Inteligencia militar

Conocer al enemigo, de Napoleón a Al Qaeda

JOHN KEEGAN

T

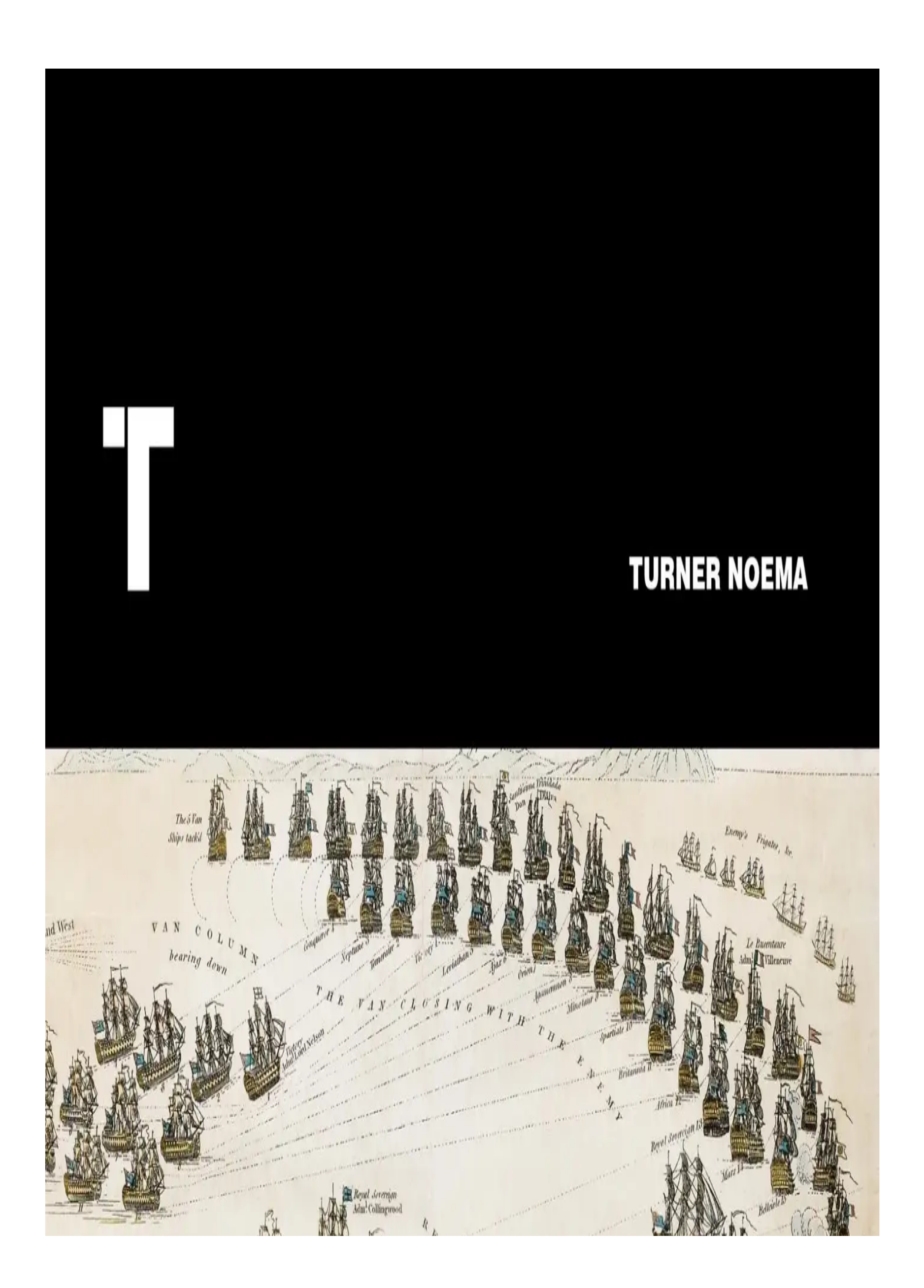
TURNER NOEMA



Inteligencia militar

Conocer al enemigo, de Napoleón a Al Qaeda

JOHN KEEGAN


TURNER NOEMA
The 5 Van Ships tack'd
Enemy's Frigates, &c.
VAN COLUMN
bearing down
THE VAN CLOSING WITH THE ENEMY
Le Bucentaure
Adml. Villeneuve
Royal Sovereign
Adml. Collingwood



Euryalus
bearing down
COLUMN
Tonnant 16
Bellerophon 17
Colossus 18
Achille 19
Polyphemus 20
Revenge 21
Swiftsure 22
Defence 23
Thunderer 24
Prince 26
Dreadnought 27
THE REAR CLOSING WITH THE ENEMY

Con su habitual perspicacia sobre el complicado mundo bélico y su gran capacidad de narrador, Keegan teje un relato lleno de ritmo sobre los medios que han empleado los grandes estrategas de la historia para identificar las debilidades, las intenciones o las tácticas de sus enemigos. En ocho capítulos que se leen como ocho mini-novelas, el autor analiza las claves de algunos de los enfrentamientos más famosos de todos los tiempos y el papel que desarrolló la información, para bien o para mal, en cada uno de ellos. Julio César, el almirante Nelson, Napoleón, Stonewall Jackson o Churchill aparecen en estas páginas inmersos en las complicadas decisiones tácticas de sus grandes batallas, para acabar con un relato especialmente interesante para el lector de habla hispana: el análisis de la guerra de las Malvinas en 1982. Profusamente ilustrado con mapas y gráficos, y documentado con un impresionante despliegue bibliográfico de primera mano, este libro apasionará a los interesados en la historia y ayudará a poner en perspectiva el uso actual de la información en la lucha antiterrorista.



John Keegan

Inteligencia militar

Conocer al enemigo, de Napoleón a Al Qaeda

ePub r1.1
Un_Tal_Lucas 18.11.16

Título original: *Intelligence in War. Knowledge of the Enemy from Napoleon to Al-Qaeda*
John Keegan, 2003
Traducción: José Adrián Vitier

Editor digital: Un_Tal_Lucas
ePub base r1.2



Para Rose.

PRÓLOGO

El propósito de este libro es responder a una sencilla pregunta: ¿hasta qué punto es útil la inteligencia militar? El número de publicaciones sobre este tema indica que es una cuestión sumamente importante. Las estanterías crujen bajo el peso de los libros sobre la máquina alemana Enigma; sobre la escuela británica de códigos y escritura cifrada de Bletchley Park, que atacó a Enigma; sobre la decodificación estadounidense de los mensajes cifrados japoneses; sobre las operaciones engañosas, y simultáneas, para confundir al enemigo; sobre los agentes que arriesgaron sus vidas para que estas operaciones tuvieran éxito o para descubrir los secretos del enemigo infiltrándose en sus filas. La literatura de ficción sobrepasa en volumen a la que documenta los hechos. Los relatos de espionaje se convirtieron en el siglo XX en una de las formas literarias más populares, y sus autores, desde John Buchan hasta John Le Carré, ganaron fama y fortuna con ellos.

El clima creado por los maestros de la ficción de espionaje influyó profundamente en la actitud de la gente hacia el trabajo de los servicios de inteligencia. La fascinación por las técnicas reveladas, el uso de la escritura cifrada, los buzones muertos, los agentes, la «conversión» de agentes en «agentes dobles», la vigilancia, la interceptación y una docena de prácticas más de ese mundo encubierto, tuvo el efecto de presentar la técnica como un fin en sí mismo. El «espía» alcanzaba estatus de héroe, o a veces de antihéroe; una figura misteriosa y glamurosa cuya importancia estribaba en lo que era y no en lo que hacía.

Resulta notable que muy pocos de los relatos más célebres de espionaje establezcan una conexión entre las actividades del espía y el propósito por el cual este, supuestamente, arriesga su vida. En *Greenmantle*, por ejemplo, la maravillosa novela de John Buchan sobre el espionaje en Turquía durante

la Primera Guerra Mundial, se hace imposible para el lector discernir al final exactamente qué ha hecho Sandy, como Greenmantle: ¿ha frustrado una *yihad* musulmana contra Gran Bretaña y sus aliados o, por el contrario, se ha convertido en un profeta musulmán? En *El enigma de las arenas*, la primera novela seria de espionaje que apareció, y una de las mejores hasta hoy, Erskine Childers sugiere sutilmente cómo los alemanes habrían podido montar una invasión de la costa este de Gran Bretaña mediante canales secretos en torno a las islas Frisias; pero el desenlace de su historia no muestra que sus dos patrióticos regatistas realmente hicieran tomar al Almirantazgo las debidas precauciones. En la maravillosa novela de Kipling, *Kim*, un inolvidable panorama de la vida errabunda en la India, pero en esencia una historia de espionaje, el protagonista ayuda inadvertidamente a frustrar una rebelión en uno de los principados; pero el clímax de la novela no tiene otro efecto que dejar como tontos a unos espías rusos en la frontera con el Himalaya. En las reconstrucciones brillantemente realistas que hace John Le Carré de la vida de los espías y los contraespías, casi nunca se presenta un desenlace objetivo para las acciones de sus personajes. Están luchando en la Guerra Fría; pero, al término de sus intrincados engaños y manipulaciones, la Guerra Fría continúa.

El autor podría con toda razón aducir que estaba plasmando la realidad; la Guerra Fría, por fortuna, no tuvo un desenlace, ciertamente no lo tuvo en términos militares, y los servicios de inteligencia de ambos bandos se ocuparon de que así fuese. Estaban jugando, y el sentido de aquel juego era prolongar la partida, no ganarla. Nadie podría negar esto; ni pretender que, en ausencia de un resultado tangible, la inteligencia militar sea una actividad vacua.

No obstante, los servicios de inteligencia de todos los estados surgieron para impedir que el enemigo obtuviese una ventaja militar, y a la vez para alcanzar una ventaja propia. En tiempo de paz los servicios de inteligencia no hacen otra cosa que mantenerse. En caso de guerra se supone que garantizan la victoria. ¿Cuán efectivos son? ¿Cómo logran su objetivo, o cómo no lo logran?

Las novelas de espionaje han diseminado una enorme cantidad de información sobre las técnicas de los servicios secretos. Algunas cosas son

ciertas, otras son tendenciosas. Sin embargo, los novelistas, incluso los que tienen experiencia personal en trabajos de inteligencia como John Le Carré, rara vez exponen en detalle los componentes esenciales y la secuencia de una operación de inteligencia efectiva. Lo cual es comprensible. Buena parte de los trabajos de inteligencia es prosaica y burocrática, poco práctica para el posible lector. Sin embargo, hasta los elementos más prosaicos son esenciales para que las labores de inteligencia resulten útiles. Hay cinco etapas fundamentales:

1. *Adquisición*. Primero hay que obtener la información. Esta puede estar fácilmente disponible en cualquier publicación pasada por alto. Un antiguo director de la CIA prevenía a sus analistas contra lo que él llamaba el síndrome *Enciclopedia Británica*: no malgastéis esfuerzos en buscar información que esté disponible en los diarios, revistas especializadas o monografías académicas. En la Rusia de Stalin se tomaban medidas para que fuese muy difícil adquirir información: restringiendo la distribución de materiales de uso cotidiano como los listines telefónicos y los mapas de las calles. Sin embargo, como regla general podemos establecer que la información útil para un adversario suele ser lo que se dice «secreta», y ha de ser obtenida por medios clandestinos. Los métodos más usuales son el espionaje, en todas sus formas, ahora llamado técnicamente «inteligencia humana» o *humint* [de *human intelligence*]; interceptando las comunicaciones del adversario, lo que probablemente requerirá decodificación, «inteligencia de señales» o *sigint* [de *signal intelligence*]; y mediante la vigilancia visual o con dispositivos de imágenes, cámaras o sensores, utilizando aviones o satélites.

2. *Entrega*. Una vez obtenida, la información debe ser entregada a su usuario potencial. La entrega suele ser la etapa más difícil, especialmente para el transmisor de *humint*. El agente proveedor de *humint* puede ser vigilado, espiado o interceptado, y es susceptible de ser detenido en los puntos de encuentro. Además, el emisor está siempre apremiado por la urgencia. Los informes de inteligencia envejecen pronto, o los acontecimientos les toman la delantera. Pierden su valor a menos que sean

entregados oportunamente, y mejor en «tiempo real», lo cual permite actuar en consecuencia.

3. *Aceptación*. La información tiene que ser creída. Los agentes que ofrecen sus servicios han de establecer sus credenciales: podría tratarse de agentes enemigos. Nuestros propios agentes podrían pasarse al otro bando o caer bajo el control del servicio de contraespionaje del enemigo. Incluso la información ofrecida de buena fe puede ser errónea, o no del todo fidedigna. La información que es interceptada parece más fiable, pero puede ser falsa. Incluso si no lo es, solo puede contener una parte de la verdad. Henry Stimson, secretario de Estado estadounidense, previno con razón acerca de la diferencia entre leer la correspondencia de un hombre y leer su mente.

4. *Interpretación*. La mayoría de la información obtenida viene en retazos. Para armar un relato coherente, hay que unirlos entre sí. Esto suele requerir del trabajo de muchos expertos, que tratarán afanosamente de exponerse unos a otros lo que han averiguado mediante pistas individuales y disentirán acerca de la importancia relativa de sus hallazgos. En última instancia, la composición de un relato completo puede requerir que un superior haga una inspirada conjetura, acertada o no.

5. *Implementación*. Los oficiales de inteligencia trabajan subordinados a un nivel superior: así como ellos necesitan ser convencidos de la fiabilidad de las informaciones, deberán a su vez convencer a los jefes políticos y los mandos militares, es decir, a quienes toman las decisiones, de la fiabilidad de sus envíos. No existe nada parecido a la «clave decisiva», a la «información de inteligencia pura» que despeje todas las dudas y guíe a un general o almirante hacia una solución infalible de su problema operativo. No solo ningún informe de inteligencia es del todo exacto, sino que el desarrollo de los acontecimientos altera su valor. Como memorablemente observó Helmuth von Moltke, artífice de las brillantes victorias de Prusia sobre Austria y Francia en el siglo XIX, y acaso el más grande intelectual militar de todos los tiempos: «Ningún plan sobrevive a los primeros cinco minutos de encuentro con el enemigo». Con igual veracidad pudiera haber dicho que ningún cálculo basado en informes de inteligencia sobrevive totalmente a la prueba de la acción.

En este libro estudiaremos una selección de casos que comienza en la época de los barcos de vela, cuando la dificultad suprema de la inteligencia militar era adquirir información valiosa en un lapso de tiempo que permitiera utilizarla, y termina en la era moderna, cuando abunda la información estratégica de todo tipo, pero su volumen amenaza con superar la capacidad de la mente humana para evaluarla. Su tema es que la inteligencia militar, por buena que sea, no señala indefectiblemente el camino de la victoria. La victoria es un premio huidizo, que se obtiene más con sangre que con argucias. La inteligencia es la sirvienta y no la amante del guerrero.

I
CONOCER AL ENEMIGO

INTELIGENCIA ESTRATÉGICA

«No se gana una guerra sin información fiable y oportuna», escribió el gran duque de Marlborough. George Washington opinaba lo mismo: «La necesidad de conseguir información fiable es obvia y no necesita demostración». De hecho, ningún soldado, marinero o aviador sensato la cuestiona. Desde tiempos remotos, los jefes militares siempre han tratado de obtener información sobre el enemigo, sus puntos fuertes, sus debilidades, sus intenciones, sus preparativos. Alejandro Magno, quien de niño ya presidía la corte de Macedonia mientras su padre Filipo estaba en campaña, sería recordado por los visitantes de las tierras que conquistaría en el futuro por sus constantes preguntas sobre la población de sus territorios; la productividad del suelo; el curso de los ríos y los caminos; la ubicación de sus pueblos, bahías y plazas fuertes; así como sobre quiénes eran sus principales figuras. El joven Alejandro estaba recopilando lo que hoy se conoce como inteligencia económica, regional o estratégica, y el conocimiento adquirido le fue muy útil al emprender la invasión del Imperio persa, de enorme extensión y de características muy dispares. Alejandro triunfó no solo por llevar al campo de batalla el ímpetu salvaje y despiadado de guerreros tribales dedicados en cuerpo y alma a la monarquía macedonia, sino por haber estudiado a fondo el Imperio persa, atacando sus puntos débiles y aprovechando sus divisiones internas.

La estrategia de divide y vencerás, generalmente basada en informaciones acerca del territorio, ha sido fundamental para la construcción de muchos imperios. Aunque no siempre ha sido así: los

mongoles, por ejemplo, preferían como arma el terror, y contaban con que la mera noticia de su inminente llegada fulminaría toda resistencia. Si el engaño incrementaba su temible reputación, tanto mejor. En 1258, Hulagu salió del desierto para prometer al califa, líder espiritual del Islam y soberano del imperio musulmán, que le perdonaría la vida si le entregaba Bagdad. En cuanto se la entregó, fue estrangulado y la horda siguió adelante. Sin embargo, los mongoles, como todos los nómadas, estaban dispuestos a comerciar cuando no estaban en campaña. Los mercados siempre han sido importantes centros de intercambio, no solo de mercancías, sino también de información; y los merodeadores (los hunos en el caso de los romanos, y con frecuencia los vikingos) solían pedir permiso para establecer sus mercados en zonas fronterizas con asentamientos permanentes. El comercio era a menudo el preludio de la agresión. Cierto es que el comercio sigue a la bandera, como solía decirse en la época victoriana; pero también sucede exactamente al revés.

Los imperios en ascenso, para quienes los nómadas eran más una molestia que una amenaza, adoptaban una actitud diferente. Autorizaban o vetaban el comercio y los mercados en sus fronteras como un medio para lograr el control de la región[1]. También llevaban a cabo políticas previsoras. Los faraones de la duodécima dinastía no solo construyeron una ancha franja de fuertes en las zonas pobladas de la frontera de Egipto con Nubia, sino que además crearon una fuerza fronteriza con la misión permanente de evitar las incursiones de los nubios en el valle del Nilo, de patrullar el desierto y de entregar informes. Un informe, preservado en papiro en Tebas, dice: «Hemos hallado el rastro de treinta y dos hombres y tres burros». Tiene casi cuatro mil años, pero podría haberse escrito ayer.

Los problemas fronterizos del antiguo Egipto eran fáciles de manejar. Gracias a la estrechez del valle del Nilo y al desierto circundante, su protección exigía un mínimo de medidas. El Imperio romano, en cambio, estaba completamente rodeado de enemigos que podían atacar por mar y por tierra, y necesitaba ser defendido con sofisticadas fortificaciones en combinación con fuerzas móviles. Durante el apogeo de su poder, los gobernantes romanos prefirieron la defensa activa a la pasiva, manteniendo sólidas fuerzas de choque en puntos estratégicos situados generalmente

detrás de las fronteras, no en ellas. Solo al disminuir el poder romano y aumentar el de los pueblos bárbaros, las defensas fronterizas fueron reforzadas.

Tanto en su periodo de auge como en su decadencia, Roma concedió suma importancia al acopio de información. La conquista de la Galia por Julio César se debió tanto al superior poder de ataque de sus fuerzas como a un mejor uso de la información conseguida. Al igual que Alejandro, César no escatimaba esfuerzos para obtener informaciones sobre la economía y la población; analizaba fría y objetivamente los defectos étnicos de los galos, su jactancia, su volubilidad, su poca fiabilidad y escasa resistencia; y con la misma frialdad aprovechaba la ventaja de dicho conocimiento. Acumuló informaciones detalladas de las características y divisiones tribales de los galos, y las utilizó implacablemente para derrotarlos. Pero, además de esta información estratégica, contaba con un sistema altamente desarrollado de información táctica, basado en unidades de reconocimiento de corto y mediano alcance que avanzaban hasta treinta kilómetros a la vanguardia del grueso del ejército, explorando el terreno y detectando los emplazamientos enemigos. Un principio importante de tal sistema era que los jefes de estas unidades tenían acceso inmediato y directo a su persona.

Julio César no inventó el sistema de inteligencia romano. Este fue el resultado de cientos de años de experiencia militar, como lo evidencia el hecho de que cuando tuvo lugar la guerra de las Galias (siglo I a. de C.) existían ya términos bien establecidos para los distintos tipos de unidades de reconocimiento: *procursatores*, para explorar la zona inmediatamente por delante del ejército; *exploratores*, patrullas de más largo alcance; y *speculatores*, quienes realizaban sus misiones de espionaje adentrándose en lo profundo del territorio enemigo. El ejército romano empleaba también informantes locales o *indices*, prisioneros de guerra, desertores y civiles secuestrados[2]. Pero, si bien no inventó el sistema, César profesionalizó e institucionalizó algunos de sus rasgos más importantes, en especial el mencionado acceso directo de los exploradores a él. Cuando era necesario, él mismo verificaba sobre el terreno la información recibida; una operación peligrosa, pero en ocasiones determinante. A la larga, la crisis del imperio en el siglo IV requirió la presencia casi constante en el ejército de uno de los

emperadores (en los últimos tiempos había dos, a veces más); lo que, en el caso de la batalla de Adrianópolis en el año 378, condujo a la muerte del emperador en el campo de batalla y a la subsiguiente desintegración del imperio, hasta el colapso. La mañana de esa catástrofe, el emperador Valente había estado en contacto directo con sus *exploratores*, y ellos habían informado correctamente sobre la fuerza y disposición del enemigo. Lo que ocurrió después confirmó, por lo tanto, la eterna verdad de que «la supervivencia militar y política no depende solo de la buena información»[3].

Los sistemas, sin embargo, no suelen cambiar mucho si no cambian las circunstancias; y las circunstancias no cambiaron mucho durante los cinco siglos de auge del Imperio romano (desde el siglo I a. de C. hasta el IV d. de C.). Durante este periodo el reconocimiento siempre se realizó mediante la escucha y observación directas, usando comunicaciones orales o despachos escritos, que se trasladaban, como máximo, a la velocidad de un caballo a galope tendido. Y lo que se hizo en Roma se continuó haciendo en el resto del mundo durante los siguientes mil quinientos años.

El colapso del gobierno imperial en Occidente en el siglo V trajo consigo la desaparición de los servicios de inteligencia organizados, así como de servicios colaterales como la publicación de guías y cartografías, que tenían la forma de mapas de caminos en vez de la representación bidimensional de las características del terreno a que estamos acostumbrados. A pesar de lo sensible de esta pérdida para los jefes militares, una consecuencia mucho peor fue el progresivo deterioro, hasta la desaparición, del sistema de calzadas. Las calzadas romanas se hicieron principalmente para posibilitar el desplazamiento rápido de sus ejércitos bajo cualquier circunstancia climatológica, y su mantenimiento estaba a cargo de las legiones, cuya capacidad técnica iba a la par de su poderío militar. La disolución del ejército romano trajo consigo el cese de las obras de ingeniería en elementos tan importantes del sistema de transporte como puentes y vados. Por supuesto, esta red de calzadas no existía en la fase de conquista del imperio; César, por ejemplo, se abrió paso en la Galia interrogando a mercaderes y vecinos o ganándose a los guías. No obstante, fueron las calzadas las que permitieron a Roma defender su imperio durante

cinco siglos, y el deterioro de sus sólidas superficies hizo imposible la conducción de campañas rápidas a grandes distancias.

Lo anterior no supuso un problema para los jefes bárbaros que sucedieron a los romanos, pues cada uno solo aspiraba a mantener su poder en la región que ocupaba. Pero cuando en los siglos VIII y IX los emperadores carolingios decidieron restablecer los vastos dominios imperiales de antaño, la desaparición de las calzadas romanas fue un serio obstáculo para sus propósitos; sobre todo al intentar penetrar en los territorios germánicos que se extendían más allá de las viejas fronteras romanas. En aquellas zonas agrestes no era fácil encontrar caminos ni información.

La experiencia de La Orden de los Caballeros Teutónicos en su afán por conquistar y cristianizar la costa del Báltico en el siglo XIV puede dar una idea de las dificultades a que se enfrentaban las campañas medievales. La Orden de los Caballeros Teutónicos, rama de los cruzados dedicada a la conversión de prusianos y lituanos, estaba bien financiada y poseía un alto nivel de organización. Operaba desde una serie de castillos fortificados en la costa del Báltico, donde estaban a salvo de ataques y podían organizar expediciones hacia el interior. Una de sus principales zonas de campaña era una franja de tierra deshabitada de ciento sesenta kilómetros de ancho entre Prusia oriental y el interior de la propia Lituania, un laberinto de pantanos, lagos, riachuelos, matorrales y bosques que resultaba prácticamente imposible de cruzar. Los caballeros reclutaban guías locales para que les abriesen senderos y les proporcionasen informes, los cuales eran recogidos en una guía militar, *Die Lithauischen Wegeberichte* [La guía de la ruta lituana], compilada entre 1384 y 1402. Ahí se explica, por ejemplo, que los caballeros, para llegar a Vandžiogala desde Samogitia, ambas cerca de lo que hoy es Kaunas, en Lituania, y separadas unos cincuenta y seis kilómetros por carretera, tenían primero que seguir un sendero que atravesaba un matorral, después se abrían paso a través de un gran bosque, seguido de un brezal, después otro brezal, luego un segundo bosque «del largo de un tiro de ballesta, donde también hay que abrirse camino», y un tercer brezal seguido de un tercer bosque, a partir del cual encontraban la verdadera *Wiltnisse* (zona despoblada, salvaje). La *Wegeberichte* contiene la

carta de un explorador prusiano describiendo esa zona, donde dice: «Tomad conocimiento de que, por la gracia de Dios, Gedutte y su compañía han regresado sanos y salvos y han podido cumplir todo lo encomendado y han marcado el camino hasta un poco más de siete kilómetros de este lado del Niemen, por una ruta que atraviesa el Niemen y se dirige directamente hacia esas tierras». El tono del informe recuerda al de la brigada fronteriza egipcia desde Nubia tres mil años antes; el terreno descrito es el mismo que fue atravesado por el Grupo Norte del ejército alemán en su avance hacia Leningrado en 1941, a través de obstáculos que hubieran resultado familiares a los caballeros teutónicos[4].

Curiosamente, los cruzados de Tierra Santa no tuvieron tantas dificultades para llegar a Jerusalén en el siglo XI. En 1394, en respuesta a la pregunta del duque Felipe de Borgoña sobre si habría una cruzada báltica al año siguiente, el gran maestre de los caballeros teutónicos respondió: «Es imposible prever las contingencias futuras, especialmente porque nuestras expediciones se ven obligadas a cruzar grandes extensiones acuáticas y vastas soledades, exponiéndose a muchos peligros […] por lo que a menudo están a merced de la voluntad de Dios y del clima». Los cruzados de Tierra Santa, por el contrario, viajaban cómodamente, por el mar o por las calzadas romanas que aún existían en Italia o en los dominios del Imperio romano bizantino en el sur de Europa, donde la administración imperial mantenía las comunicaciones en buen estado y enviaba los suministros requeridos. Una vez en Constantinopla, los cruzados recibían guías y escolta, y continuaban su trayecto por las calzadas militares romanas hasta los montes Tauro. Sin embargo, al entrar en lo que es hoy Turquía oriental, ya invadida por los selyúcidas del Asia central, encontraban a su paso caminos sin reparar y otros inconvenientes como cisternas destruidas, pozos secos, puentes caídos y poblados abandonados. Fue una muestra de cómo un pueblo de jinetes nómadas arruinó mediante la rapiña y el abandono lo que fuera un territorio civilizado. Las últimas etapas de la marcha hacia Jerusalén resultaron, en consecuencia, mucho más duras que la salida de Europa[5].

En sus campañas dentro de la propia Europa occidental durante toda la Edad Media, los jefes militares se enfrentaron con circunstancias realmente

adversas para llevar a cabo operaciones efectivas. El problema principal era una falta crónica de liquidez, en una sociedad virtualmente desprovista de dinero, lo cual dificultaba el reclutamiento y a menudo imposibilitaba el suministro regular de provisiones y equipos. Los desplazamientos resultaban agotadores, dada la ausencia de un sistema de caminos a prueba de las inclemencias del tiempo, y la falta de información también obstaculizaba los esfuerzos de los gobernantes por situar las fuerzas que lograban reunir en los lugares adecuados. Este problema se agudizó particularmente durante la crisis de las invasiones vikingas en el siglo IX. Los vikingos, que habían logrado multiplicar su capacidad de movimiento gracias a sus veloces *drakares*, aparecían sin previo aviso, arrollando las defensas locales con sus fulminantes ataques; y durante la segunda etapa de su campaña de terror contra las tierras cristianas, llevaron la violencia y el saqueo hasta tierra adentro, una vez hubieron aprendido a capturar caballos en grandes cantidades en sus puntos de desembarco. El antídoto contra las incursiones vikingas habría sido la creación de una fuerza naval, pero esto excedía las posibilidades de los reyes medievales. Otro recurso habría sido mantener un sistema de inteligencia dentro de Escandinavia que avisara de los ataques con antelación; pero este nivel de sofisticación estaba todavía más lejos, si cabe, del alcance de los reinados del siglo IX, al margen de que los territorios vikingos no eran un lugar apropiado para extranjeros curiosos, ni aun con dinero para comprar información. Después de todo, el saqueo era mucho más lucrativo que la venta de información, y los vikingos disfrutaban degollando[6].

Ya en el siglo XIV, las condiciones para librar guerras en la Europa posromana habían mejorado considerablemente para beneficio de los gobernantes. La necesidad perentoria de poner fin a los saqueos de agresores nómadas (vikingos por el oeste, sarracenos por el sur, pueblos de las estepas por el este) había estimulado la construcción de defensas fijas, incluyendo barreras continuas y cadenas de castillos, lo que trajo consigo la consolidación de las fronteras, la pacificación de zonas limítrofes y la reanudación del comercio, con los consecuentes beneficios para la prosperidad general. Los reyes tenían dinero con que pagar a los soldados; también conseguían dinero para comprar información y pagar a los agentes,

quienes se desplazaban con relativa facilidad haciéndose pasar por mercaderes ambulantes, o aprovechando (al menos eso sospechaban los monarcas) el manto protector de las órdenes religiosas. Un síntoma de lo común que se volvió el espionaje durante la guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra era el denuedo con que los heraldos, árbitros imparciales de la corrección en el campo de batalla, trataban de defender su reputación de neutralidad; y lo mismo hacían los embajadores, aunque con menos éxito.

A mediados del siglo XIV ya existían en el norte de Francia y en los Países Bajos extensas redes de agentes ingleses, generalmente extranjeros que trabajaban por dinero; a la vez que homólogos franceses en Inglaterra solían ser identificados por la monarquía como monjes expatriados o frailes ambulantes, algo difícil de determinar hoy en día. Igualmente difícil de determinar es el valor de la información que obtenían. A diferencia de etapas posteriores en que mejoraron las comunicaciones, en la Edad Media era complicado transmitir un mensaje con rapidez. Los caminos estaban en mal estado, el alquiler de caballos no ofrecía garantías, y el mar era un obstáculo, particularmente para el envío de mensajes desde Francia hacia Inglaterra. Los reyes ingleses trataron de mejorar esta situación estableciendo tarifas de circulación fijas en Wissant, el puerto del norte de Francia más cercano a Dover, y financiando un servicio permanente de correo a caballo para el envío de mensajes oficiales del lado inglés del canal de la Mancha. Existe evidencia de que esto último fue una buena inversión: el domingo 15 de marzo de 1360, el Consejo Real reunido en Reading deliberó sobre el ataque francés a Winchester, ocurrido ese mismo día, a una distancia de ochenta kilómetros. No hay indicios de que un informe de inteligencia previo le hubiera avisado[7].

La información en tiempo real, excepto en el caso de distancias muy cortas, era intrínsecamente difícil de obtener en el mundo medieval. Simplemente no había posibilidad de enviarla con suficiente rapidez como para adelantarse al movimiento de las fuerzas enemigas; situación que no cambiaría en los siglos siguientes. En ocasiones resultaba imposible comunicar una información decisiva incluso dentro de los confines relativamente cerrados de un campo de batalla. Por ejemplo, el 16 de

noviembre de 1632, en Lützen, durante uno de los enfrentamientos más importantes de la guerra de los Treinta Años, tanto el ejército imperial austriaco como el ejército sueco hicieron un repliegue táctico al final del día. Gustavo Adolfo, el rey sueco, había muerto, y si Wallenstein, el jefe de las tropas imperiales, hubiese reanudado el ataque, los suecos probablemente habrían sido derrotados. Pero, ninguno de los dos bandos estaba al tanto de los movimientos del otro. Al día siguiente, los suecos regresaron, capturaron la artillería imperial, que había sido abandonada por falta de caballos con qué retirarla, y así se tornó en derrota lo que hubiera sido una victoria del imperio[8].

Los ejércitos europeos del siglo XVIII estaban mucho más profesionalizados que los de la guerra de los Treinta Años. Aun así, les seguía siendo difícil obtener información en tiempo real. La campaña de Hohenfriedberg por Federico el Grande en 1745 fue una excepción. El ejército imperial austriaco se había movilizado contra él para recuperar la región de Silesia, capturada ilegalmente por el rey prusiano en 1740. Federico estaba más o menos al tanto de sus movimientos, pero necesitaba situarse en una posición favorable para resistir su ataque, tentándolos a descender de las montañas circundantes hasta las llanuras de Silesia. Lo primero que hizo fue utilizar un agente doble, un funcionario italiano de la jefatura imperial, para difundir el rumor de que los prusianos se estaban retirando. Luego escondió a su ejército entre los accidentes del terreno para aguardar la llegada de los austriacos. Estos no hicieron el menor esfuerzo por ocultar sus movimientos, así que pudo emplear las consabidas reglas de observación *(indices)* que permiten obtener información aproximada en tiempo real una vez avistado el enemigo. El polvo era un indicador importante: «Una nube de polvo difusa solía indicar que el enemigo merodeaba por la zona. El mismo tipo de nube, sin merodeadores a la vista, indicaba que los proveedores y la impedimenta estaban siendo enviados a la retaguardia y que el enemigo estaba a punto de moverse. Columnas de humo densas y aisladas indicaban que el enemigo ya estaba en marcha». Había también otras señales. En un día despejado, los destellos del sol reflejados en espadas y bayonetas a una distancia de hasta un kilómetro y medio podían tener distintas interpretaciones. El mariscal De Saxe, el gran

contemporáneo francés de Federico, escribió que «si los rayos son perpendiculares, quiere decir que el enemigo se dirige hacia uno; si son discontinuos y poco frecuentes, es que se está retirando»[9].

Federico, el 3 de junio, se situó en un punto de observación desde donde dominaba la planicie frente a Hohenfriedberg. Alrededor de las cuatro de la tarde vio una nube de polvo, a través de la cual logró discernir ocho enormes columnas austriacas que avanzaban hacia las posiciones prusianas, a plena luz del sol. Al caer la noche, Federico ordenó una marcha nocturna. La batalla de Hohenfriedberg comenzó a la mañana siguiente.

A pesar de la información de que disponía, a Federico no le fue fácil alcanzar la victoria. No solo estaba en desventaja numérica, sino que el enemigo y sus aliados habían maniobrado durante la noche para rodearlo. Al final, como suele ocurrir en la guerra, lo que salvó la situación fue la superior capacidad combativa de sus tropas, pues la ventaja inicial de que disfrutaba gracias a la información pronto se esfumó. A la postre, lo que determinó el curso de la batalla fue la rapidez con que tomó decisiones correctas al calor del combate y la fiereza con que reaccionaron sus soldados[10].

Lo mismo sucedería una y otra vez en batallas futuras. En sus guerras fuera de Europa, particularmente en Norteamérica, donde los pieles rojas conocían el terreno palmo a palmo y dominaban el arte de observar sin ser observados y atacar por sorpresa, los ejércitos europeos sufrirían derrotas aplastantes en la profundidad de los bosques. El desastre sufrido por el general Braddock en el río Monongahela, cerca de lo que hoy es Pittsburgh, donde las fuerzas británicas fueron aniquiladas en cuestión de horas en 1755, se debió a que cayó en una emboscada preparada por los franceses según las instrucciones de sus aliados, los indios norteamericanos, en una zona boscosa desconocida e inexplorada. En lo que ambos lados llegaron a denominar el «arte militar norteamericano», la información era un artículo de alta demanda que por lo regular determinaba la victoria o la derrota; algo que no sucedió en los familiares campos de batalla europeos durante las grandes guerras de la Revolución Francesa y el Imperio napoleónico (1792-1815), donde la inteligencia militar por sí sola rara vez decidía un combate. Esto fue cierto también durante la guerra de la Independencia española

entre los británicos y los franceses en España y Portugal, 1808-1814. La información, por buena que fuera, se movía con demasiada lentitud para proporcionar una ventaja en tiempo real. De hecho, en la península Wellington dependió exactamente de los mismos medios de inteligencia militar que Escipión en su campaña contra Cartago Nova (Cartagena) en España, en el siglo III a. de C. Wellington, César y Escipión recopilaron información exactamente de la misma forma. Su primera preocupación era conocer las particularidades del terreno y del enemigo (Wellington, por ejemplo, era un ávido coleccionista de mapas y anuarios). La obtención de información táctica (quién estaba dónde, cuándo, cuáles eran sus planes y de qué eran capaces) se dejaba para el último mes, semana, o día[11].

La población estaba del lado de Wellington tanto en Portugal como en España. Francia, la invasora, era vista con un rencor que se transformó en odio tras los excesos de 1808. Wellington no tenía que salir en busca de información: le llegaba a borbotones, y su único problema era separar la paja del grano. Un ejemplo mucho más ilustrativo de cómo se obtenía información antes de la invención de la electricidad es la forma en que Wellington había organizado esta actividad durante sus campañas de conquista en la India. Wellington estuvo directamente al mando del ejército en la India desde 1799 hasta 1804. Gran Bretaña, a través de la Compañía de las Indias Orientales, controlaba grandes enclaves en Bengala, Bombay y Madrás, pero había enormes zonas del subcontinente que se encontraban aún bajo el control de caudillos locales o bandas de saqueadores. Los franceses, a través de la diplomacia, el soborno y la intervención directa, trataban de lograr que la mayoría de los elementos antibritánicos se pasara a su lado. Wellington, operando con pequeños ejércitos de tropas mixtas de ingleses e indios, tenía como objetivo principal aplastar a independentistas como el sultán Tipu y Hyder Ali, vasallos del decadente emperador mogol, quienes a todos los efectos dirigían sus propios ejércitos y estados.

Para poder lograr la victoria, Wellington necesitaba tener un flujo constante de información actualizada desde cada rincón del país, y así poder anticipar los movimientos de sus enemigos, conociendo con antelación el establecimiento de nuevas alianzas, si alguien estaba acumulando víveres o reclutando soldados, o cualquier otra señal que indicara la preparación de

una ofensiva. La forma convencional de obtener dicha información hubiera sido formar un cuerpo de reconocimiento constituido por tropas propias o reclutado entre la población. En vez de eso, los británicos recurrieron a otro método: tomaron el control de un sistema de inteligencia preexistente y lo hicieron suyo.

El sistema *harkara* parece haber existido exclusivamente en la India. Debido al gran tamaño del subcontinente, lo accidentado de su geografía y la carencia de caminos largos (hasta que bajo el dominio británico se construyeron las redes ferroviarias y las principales carreteras), el poder solía tener un carácter regional, incluso bajo el mando centralizado de los conquistadores mogoles del siglo XVI. Los mogoles en Delhi gobernaban delegando en poderosos funcionarios provinciales o mediante acuerdos con príncipes regionales, especialmente en el oeste y el sur de la India. Este sistema solo podía funcionar si la corte central recibía regularmente informes de lo que ocurría en las subordinadas. Existían dos grupos que proporcionaban esta información: escritores, a menudo eruditos con una alta posición en el sistema indio de castas; y corredores, que llevaban mensajes e informes, en forma oral o escrita, a grandes distancias y a toda velocidad.

Con el tiempo, el sistema aportó un producto genuinamente indio: el boletín informativo, generalmente escrito en persa (el idioma de la corte mogol), en un formato altamente estilizado, y emitido con regularidad, por lo general cada semana. En un principio, los boletines fueron documentos oficiales, pero con el tiempo, a medida que los escritores, y hasta los corredores, adquirían más independencia, se convirtieron en una especie de periódico privado. Y al final, no tan privado. La decisión de a quién se distribuía el boletín informativo correspondía al *harkara*, cuyas funciones tampoco estaban bien definidas: era en parte un recopilador, y en parte un diseminador de la información. Los *harkaras* adquirieron derechos algo inusuales; el derecho a cobrar, por supuesto, pero también el derecho a ser aceptados en la corte local como una especie de corresponsales que trabajaban para un poder distante.

Los *harkaras* sobrevivieron porque, además de ser indispensables para ambos polos del sistema, lograron adquirir un estatus independiente.

Aunque era una independencia precaria: podían ser castigados con azotes, y hasta con la muerte, por suministrar información dudosa o engañosa; pero el castigo era siempre individual, y no afectaba al sistema en sí. Para cuando los británicos comenzaron a reemplazar progresivamente a los mogoles a fines del siglo XVIII, este sistema había calado profundamente en la cultura política y militar de la India, hasta el punto de que el gobierno no podía prescindir de él. Los británicos, decididos a restablecer el poder mogol sobre una base eficiente, es decir, tomando ellos el control y dejando a los mogoles solo de manera nominal en el poder, sencillamente se adueñaron del sistema. Ellos «reconstruyeron, bajo su propio control, el sistema clásico de inteligencia indio que combinaba el conocimiento y las habilidades de eruditos brahmanes con la fuerte constitución física y las habilidades para correr que tenían los miembros de tribus y castas inferiores»[12].

Wellington no hubiera podido ponerse al frente de los generales cipayos sin los *harkaras*, a los que cortejaba y a la vez tiranizaba. Sus sucesores hicieron lo mismo. No fue hasta la llegada del telégrafo y el surgimiento de la prensa escrita a mediados del siglo XIX que el sistema *harkara* entró en decadencia; y aun así, el entrenamiento de los corredores que llevaban mensajes a larga distancia continuó hasta la década de 1920, sustentado por el apetito indio por las noticias, sin la interferencia oficial característica de la vida en el subcontinente. Se dice que la razón por la cual la India es la mayor y única democracia verdadera del Tercer Mundo es la insaciable sed de noticias de sus ciudadanos.

LA INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL: ¿QUÉ, CÓMO, DÓNDE, CUÁNDO?

Quién sabe qué, con tiempo suficiente para hacer un uso efectivo de la información (esta sería la mejor definición de lo que hoy se conoce como inteligencia «en tiempo real», el patrón oro de la práctica informativa moderna) no solía ser un factor militar ni en el mundo clásico ni en el de Wellington. Alejandro, César y Wellington operaron constreñidos, según los parámetros actuales, por una gran lentitud en la transmisión de información,

cuando la distancia a recorrer superaba la que podía ser cubierta por un corredor o un caballo. A los mejores *harkaras* se les atribuía una velocidad de ciento sesenta kilómetros en veinticuatro horas, aunque ochenta kilómetros sería una cifra más realista. El maratón moderno, en el que los corredores hacen cuarenta y dos kilómetros en unas tres horas, nos da una mejor noción de las posibilidades de la información en tiempo real antes de que existiera la electricidad. Los ejércitos y las flotas de esa era operaban con un horizonte de inteligencia militar muy por debajo de los ciento sesenta kilómetros; de ahí la enorme importancia atribuida por los mandos militares de antaño a la información estratégica: el carácter del enemigo, el tamaño y capacidad de sus fuerzas, su disposición, las características del terreno en su área de operaciones, y, de modo más general, los recursos humanos y naturales con que contaba su organización militar. Los generales del mundo premoderno elaboraban sus planes a partir de conjeturas basadas en estos factores. La información en tiempo real (dónde estaba el enemigo ayer, a dónde se dirigían sus columnas, por dónde podría aparecer hoy) era algo que rara vez se podía obtener en el campo de batalla. En fecha tan reciente como 1914, diez divisiones de la caballería francesa que habían estado peinando la frontera franco-germano-belga durante casi dos semanas fueron totalmente incapaces de detectar el avance de varios millones de efectivos alemanes; y las tropas de reconocimiento de Francia fallaron una vez más en la misma zona en 1940. Ahora bien, aunque la información estratégica siempre es bienvenida, pocas veces proporciona una ventaja concreta. Para esto se requiere algo más. ¿Qué, exactamente? ¿Cómo es posible garantizar que las preguntas claves, qué, cómo, dónde y cuándo, sean respondidas en nuestro beneficio, y no en el del enemigo? De eso trata este libro.

La obtención de información en tiempo real requiere, ante todo, que el jefe tenga a su alcance medios de comunicación cuya velocidad sea considerablemente superior a la velocidad de desplazamiento del enemigo por tierra o por mar. Hasta la llegada del siglo XIX este margen de superioridad era demasiado pequeño. La velocidad del caballo del explorador era quizá seis veces mayor que la de un ejército en marcha, estimada en unos cinco kilómetros por hora; pero esta ventaja se reducía

obligatoriamente a la mitad porque el explorador debía hacer un viaje de ida y vuelta. Además, el enemigo podía continuar su avance durante el tiempo invertido por el explorador en efectuar el reconocimiento y regresar, lo que reducía aún más este margen. Por este motivo, el factor sorpresa era tan difícil de lograr en las campañas de la Antigüedad; cuando se lograba, como hicieron los turcos selyúcidas de manera espectacular en Manzikert en 1071, se debía por lo general a una traición, a la ausencia total de reconocimiento por parte del enemigo, o a ambas cosas. En Manzikert los jinetes exploradores del ejército bizantino desertaron, dejando a su comandante, en la práctica, sin ojos ni oídos.

Manzikert fue una batalla de «encuentro», con ambos ejércitos avanzanzando el uno hacia el otro. Lo más común, sin embargo, era que un ejército a la ofensiva encontrara a su paso destacamentos de avanzada de un enemigo a la defensiva. La avanzada daba automáticamente la voz de alarma y, al no tener que ir y venir, como en las operaciones convencionales de reconocimiento, sino solo regresar, se lograba transmitir el aviso a tiempo. Wellington, por ejemplo, fue sorprendido estratégicamente durante la campaña de Waterloo, pero no tácticamente. Los franceses atacaron su avanzada, lo que le llevó a librar una batalla dilatoria en Quatre-Bras el 16 de junio, para replegarse, dos días después, hasta una posición principal previamente explorada: Waterloo.

Hasta hace relativamente poco, la sorpresa era tan difícil de lograr en el mar como en tierra. De hecho, el principal problema de la guerra naval era el de poder dar con el enemigo; lo cual explica por qué la mayoría de las batallas navales tenían lugar en estrechos o en corredores marítimos donde a menudo ya se habían librado otras batallas. En teoría, con la invención del código internacional de señales a inicios del siglo XIX, un almirante, colocando sus naves al límite máximo de visibilidad mutua (a intervalos de veinte kilómetros), podía, si la cadena era lo bastante larga, crear un sistema de aviso previo extendido a lo largo de cientos de kilómetros a través del océano. Pero en la práctica los almirantes nunca tenían suficientes barcos como para hacer tal cosa, y en todo caso preferían tenerlos concentrados, pues era preferible ser sorprendido a tener que enfrentarse a una batalla con las naves dispersas. Un almirante sorprendido podía organizar rápidamente

sus unidades en formación de combate siempre que estuviesen cerca, y no con las naves desperdigadas en misiones de reconocimiento, fuera del alcance de sus avisos de ataque inminente. No fue hasta la invención de la telegrafía inalámbrica a inicios del siglo XX y su adopción por las flotas de guerra, que los almirantes realmente pudieron dominar el mar abierto; y aun así, fue difícil alterar los viejos hábitos. Los marinos se fían preferentemente de sus ojos.

La vista es, por supuesto, el principal y más expedito medio para obtener información en tiempo real. Así era antes de la telegrafía, y así sigue siendo en la era de la pantalla electrónica. En la etapa intermedia, desde la invención del telégrafo eléctrico a mediados del siglo XIX y su sustitución por la radiodifusión a comienzos del XX, el oído cobró una mayor relevancia. Y aún hoy están casi a la par. La radio, en todas sus formas, es un instrumento fundamental de la comunicación militar. Estratégicamente ha perdido importancia en comparación con el mensaje escrito enviado electrónicamente, sea por *fax* o por correo electrónico, pero sigue predominando tácticamente por su inmediatez y urgencia. En el calor del combate, la voz del comandante comunicándose directamente con las tropas, y viceversa, puede ganar una batalla; una realidad que no ha cambiado desde que César asumió personalmente, en primera línea, el mando de la décima legión contra la tribu gala de los nervios en el río Sambre, en el 57 a. de C. «Dirigiéndose a los centuriones por sus nombres, y alentando con sus gritos al resto», César transformó el curso de la batalla, dándole la ventaja psicológica a los romanos y garantizando la derrota de los galos.

La época dorada de la comunicación auditiva (el punto y raya de la telegrafía Morse o la voz humana en la radiodifusión) fue relativamente breve. Se mantuvo en la vida militar desde aproximadamente 1850 hasta finales del siglo XX. Y resultó un periodo marcado por interrupciones graves y frustrantes, particularmente durante la Primera Guerra Mundial, cuando la intensidad de los bombardeos en los frentes este y oeste interrumpía la comunicación por cable en cuanto comenzaban las operaciones móviles, ya que los servicios de señales aún no contaban con equipos de radio compactos y dependían de engorrosas fuentes de alimentación. En estas

condiciones los informes de inteligencia en tiempo real eran un imposible. Los mandos perdían su contacto vocal (o de cualquier otro tipo) con las tropas de avanzada incluso a corta distancia, y las batallas degeneraban en un caos desgobernado.

No así en el mar. La disponibilidad de electricidad en los buques de guerra propulsados por turbinas hizo que, ya en 1914, la comunicación por radio fuera la norma dentro de las flotas y entre sus unidades. Aunque no todo era un camino de rosas: la falta de direccionalidad en los transmisores de la época hacía que la comunicación fuera muy vulnerable a interferencias, que se volvían tan intensas durante los combates que los almirantes seguían dependiendo de la señalización por banderas para controlar a sus escuadrones. No obstante, ya en 1918 se hizo evidente que el futuro de las comunicaciones navales estaba en la radio.

«Radio», en este contexto, no quería decir radiotelegrafía, como se llamó a la transmisión de la voz para diferenciarla de la telegrafía inalámbrica en código Morse. La radiotelegrafía no era segura: el enemigo a la escucha estaba tan bien informado como el receptor a quien iba dirigida. Aunque es posible protegerla usando transmisiones direccionales de VHF [frecuencia muy alta, según las siglas inglesas] como sucedió, por ejemplo, con el sistema «conversación entre barcos» [TBS, según las siglas inglesas], utilizado con buenos resultados por los buques escoltas antisubmarinos en la batalla del Atlántico, tienen un alcance muy limitado. La única forma segura de enviar mensajes a larga distancia a través de ondas de radio es cifrándolos, lo que implica en términos prácticos un regreso a la telegrafía inalámbrica. Así, paradójicamente, las ventajas proporcionadas por la flexibilidad e inmediatez de la radiotelegrafía quedaron anuladas, tanto desde el punto de vista estratégico como táctico (excepto en circunstancias muy limitadas), por su falta de seguridad. Mientras que en el siglo XX el control del combate naval se hacía cada vez más electrónico, mediante el creciente uso de derivados de la radio, tales como el radar, el sónar, y el interceptor y radiolocalizador de transmisiones de alta frecuencia, la comunicación de alto nivel a larga distancia quedó estancada en la telegrafía inalámbrica, dada la necesidad de usar código Morse para enviar los mensajes cifrados.

La demora que esto imponía hizo que soldados y aviadores lo sustituyeran por la comunicación oral por radio a pesar de tener las mismas necesidades que los marinos desde el punto de vista de las comunicaciones, pues la dinámica del combate a corta distancia no daba tiempo a cifrar o codificar los mensajes. Se desarrollaron códigos tácticos, por ejemplo, el Slidex del ejército británico; pero incluso el Slidex tomaba algo de tiempo. En la cabina de un caza individual era simplemente imposible realizar cualquier tipo de comunicación cifrada. Por lo tanto, todos los ejércitos y las fuerzas aéreas crearon servicios de escucha tácticos, que los británicos denominaron «y», dedicados a monitorizar las transmisiones de radio tácticas de sus oponentes[13]. A menudo los Y proporcionaban información operativa de altísimo valor. Durante la batalla de Inglaterra, por ejemplo, las estaciones de interceptación británicas pudieron adelantarse a los avisos de ataque aéreo emitidos por las estaciones de radar de la cadena nacional al escuchar la conversación de las tripulaciones de la Luftwaffe antes de que despegaran de sus aeródromos franceses.

No obstante, el valor militar de los Y era solo local. Las comunicaciones de radio importantes, a partir de la Primera Guerra Mundial, siempre se cifraron o codificaron, y solo un combatiente equipado con los medios para descifrarlas podía aspirar a enfrentarse al enemigo en igualdad de condiciones. No todas las grandes potencias tuvieron la misma capacidad criptográfica, ni esta se mantuvo inmutable a lo largo del tiempo. Durante los cuarenta y cinco años que duró la lucha entre los alemanes y los británicos en el siglo XX, por ejemplo, los alemanes no se percataron de que habían perdido la seguridad de sus códigos navales ya a principios de la Primera Guerra Mundial, y nunca lograron recuperarla. Mientras que los británicos, en parte porque los capturaron y en parte gracias a su esfuerzo intelectual, lograron reconstruir los libros de códigos alemanes en 1914, y a partir de entonces pudieron leer a su antojo las comunicaciones alemanas de alto nivel. Después de la guerra, la desmedida confianza en sí mismos de los británicos les llevó a creer en la inviolabilidad de sus propios libros de códigos, que eran un medio de cifrado intrínsecamente inseguro y de hecho acabaron siendo descifrados durante la década de 1930 por los alemanes, quienes a partir de entonces adoptaron las máquinas de encriptación

rotatoria Enigma, que resistirían el embate de los criptoanalistas enemigos (polacos, franceses y británicos) hasta bien entrada la Segunda Guerra Mundial. El éxito de los polacos al haber descifrado Enigma antes de 1939 fue neutralizado antes del inicio de la guerra mediante variaciones introducidas por los alemanes en su encriptación.

Existen otras formas de recopilar información en tiempo real además de la vista y el oído; entre ellas, la visión indirecta que ofrece la información fotográfica o de imágenes y, en la actualidad, el satélite de reconocimiento. La inteligencia humana (el espionaje o *humint*) puede también, en determinadas circunstancias, transmitir información urgente. Sin embargo, ambos son propensos a demoras y contratiempos. Las imágenes, independientemente de cómo se obtengan, tienen que ser interpretadas; estas interpretaciones son a menudo ambiguas y varían según el experto que las emita. Por ejemplo, en la prueba fotográfica de 1943 que se recibió en Gran Bretaña de la estación alemana de Peenemünde para el desarrollo de armamentos no tripulados, se veían tanto el cohete V-2 como la bomba volante V-1. Ambos, sin embargo, permanecieron durante cierto tiempo sin ser detectados; en el primer caso porque los oficiales a cargo de la interpretación no reconocieron el cohete en su posición vertical de lanzamiento, y en el segundo porque la imagen de la V-1 era tan pequeña (menos de dos milímetros de ancho) que la pasaron por alto. Esto, a pesar de que la prueba fotográfica era relativamente clara y tenía el apoyo de otras fuentes de inteligencia, que habían informado a los intérpretes acerca de lo que debían tratar de identificar. Sabían que estaban buscando «cohetes» y aeronaves en miniatura, y aun así no lograron reconocer lo que tenían delante. ¿Cuánto más difícil no resultará la interpretación de imágenes cuando los intérpretes no saben realmente cómo es lo que están buscando, como por ejemplo el escondite de los terroristas de Al Qaeda o los búnkers iraquíes de fabricación de armas ilegales? Las imágenes para la información son tan numerosas como frustrantes: muchas agujas, pero en un vasto pajar.

La inteligencia humana también cuenta con sus limitaciones: en primer lugar, las dificultades prácticas del agente para comunicarse con la base con suficiente celeridad; y en segundo, el problema de tratar de convencer a los

superiores de la importancia de lo entregado. Este es un mundo tan envuelto en mitos que es difícil llegar a un criterio claro sobre su utilidad. Por ejemplo, todo parece indicar que el Servicio Exterior de Inteligencia israelí tenía un agente infiltrado en un puesto de alto nivel en Egipto antes de que este país atacara a Israel en 1973. Como el gobierno egipcio estaba indeciso y oscilaba entre atacar o no, los informes enviados por el agente se contradecían continuamente, con el resultado de que cuando el ataque finalmente tuvo lugar, el ejército israelí ya no se encontraba en estado de alerta máxima. Cierta o no, la anécdota no esclarece cómo pudo el agente comunicarse en tiempo real. El caso de Richard Sorge fue completamente distinto. Sorge tenía tanto una buena posición, como el equipamiento necesario para comunicarse mediante transmisiones de radio clandestinas. Su dificultad (de la que no se había percatado) era lograr que se le escuchase. Sorge, un comunista comprometido y agente de la Internacional, se había establecido en Tokio antes de la Segunda Guerra Mundial como corresponsal de reconocido prestigio de un periódico alemán. Por ser alemán de nacimiento y estar considerado como un buen patriota, llegó a tener relaciones estrechas con el personal de la embajada alemana, a quienes transmitía información sobre Japón que los diplomáticos consideraban de utilidad, hasta que empezó a ayudar al embajador a redactar sus informes para Berlín. Como resultado, pudo informar a Moscú con certeza, durante el terrible verano de 1941, que Japón no tenía la intención de ayudar a su aliado alemán atacando a la Unión Soviética por Siberia. Con anterioridad, había enviado un aviso convincente de que Alemania pensaba invadir, e incluso había identificado el día exacto, el 22 de junio. Stalin había recibido otras advertencias, incluso la de Churchill, pero decidió ignorarlas, como ignoró la de Sorge. La idea de una guerra le era demasiado incómoda, y prefirió creer que podía comprar a Alemania con la entrega de materiales estratégicos, incluyendo petróleo. En cuanto a la seguridad de que Japón no invadiría Siberia, existen pruebas de que Stalin había ordenado retirar de Siberia una parte importante de la guarnición soviética antes del ataque del 22 de junio, y que el aviso de Sorge, aun si lo hubiese tenido en cuenta, no resultó una información estratégica tan decisiva[14].

Otras redes de espías que operaron durante la Segunda Guerra Mundial, como la Orquesta Roja en Alemania y el Círculo de Lucy en Suiza, también carecían de credibilidad como fuentes de información en tiempo real, aunque por otras razones. Sorge es prácticamente un caso único entre los agentes conocidos de la inteligencia humana, dado su indudable acceso a información de alta calidad y su capacidad para transmitirla rápidamente a la base. La Orquesta Roja, un estrecho círculo de alemanes de alta extracción social con tendencias izquierdistas, era una organización poco profesional, dirigida por un oficial de la Luftwaffe de nombre compuesto, cuya motivación parecía ser, más que nada, la emoción de transgredir. La información que enviaban a Moscú solía ser de poca importancia, y la red fue rápidamente detectada y desmantelada por la Gestapo debido a la falta de normas elementales de seguridad. Los informes que el Círculo de Lucy (en realidad, un individuo llamado Rudolf Roessler) enviaba a Moscú desde Suiza durante la guerra al parecer provenían simplemente del estudio a fondo de la prensa alemana, junto con información suministrada por los suizos, que estaban en contacto con la Abwehr alemana. Los suizos temían que una victoria alemana trajera como consecuencia la incorporación de su país al Reich, y la Abwehr supo jugar muy bien esa baza. Puede que Roessler perteneciera a la pintoresca tropa de fantasiosos que se enriquecieron durante la Segunda Guerra Mundial a costa del presupuesto de los servicios secretos de muchos países[15]. En cualquier caso, no tenía comunicación por radio con Moscú.

La capacidad de comunicarse con rapidez y seguridad es la esencia de la práctica de la inteligencia en tiempo real. Sin embargo, es algo con lo que el agente (ese personaje misterioso de las novelas de espías) rara vez cuenta. El verdadero agente nunca es más vulnerable que cuando trata de contactar con su superior, ya sea usando buzones muertos, insertando micropuntos en una correspondencia aparentemente anodina, mediante encuentros con correos o, en especial, mediante transmisiones de radio. Las biografías de los agentes reales casi siempre son, en última instancia, las historias de su detección debido a problemas en las comunicaciones. Muchos de los agentes de la Dirección de Operaciones Especiales [SOE, según las siglas inglesas] que operaban en Francia durante la Segunda Guerra Mundial

fueron detectados por los radioescuchas de la contrainteligencia alemana. Lo mismo ocurrió con los que operaban en Bélgica; y como ya se conoce, hubo un momento en que todos los agentes enviados a Holanda fueron capturados *in situ* por los alemanes, que manipulaban la red radial del SOE. Incluso cuando la contrainteligencia es deplorablemente laxa, como en el famoso caso de los «diplomáticos desaparecidos», la certeza de la culpabilidad de Donald Maclean se pudo restablecer al fin, aunque retrospectivamente, por su hábito de salir de Washington para reunirse con su enlace soviético en Nueva York dos veces por semana[16].

Es la dificultad intrínseca de la comunicación, incluso (o más bien sobre todo) la de los agentes con «acceso», lo que limita su utilidad en tiempo real. En cambio, las comunicaciones cifradas del enemigo, dada su naturaleza, pueden proporcionar información de alta calidad en tiempo real, si se logra descifrarlas con rapidez.

La historia de «qué, cómo, dónde, cuándo» en la inteligencia militar es, por lo tanto y principalmente, la historia de la inteligencia de señales. Aunque también la inteligencia humana ha jugado su papel; al igual que, en los últimos tiempos, la inteligencia fotográfica y de monitorización. Pero en principio, ha sido la escucha secreta de las señales del enemigo lo que ha revelado sus intenciones y potencialidades, haciendo posible que se tomen a tiempo las contramedidas necesarias.

Los casos que se exponen a continuación sustentan lo anterior, aunque no totalmente; por ejemplo, el estudio del caso de la toma de Creta por las tropas alemanas aerotransportadas en mayo de 1941 se ha escogido ex profeso para demostrar que hasta los mejores informes de inteligencia son inútiles si la defensa es demasiado débil para poder utilizarlos a su favor. Otros estudios (en particular los de la batalla del Atlántico y las bombas v) subrayan la importancia paralela de factores ajenos a la obtención de información, en el primer caso, y a la información fotográfica y la intelegencia humana, en el segundo, a la hora de eliminar la amenaza en cuestión. El libro comienza con estudios de campañas de inteligencia que tuvieron lugar antes de la existencia de la inteligencia de señales. Los ejemplos de la campaña de Nelson en el Mediterráneo, en 1798, y la campaña de Stonewall Jackson en el valle de Shenandoah, en 1862, podrían

hacer reconsiderar sus opiniones a aquellos que esperan demasiado, o demasiado poco, de los compiladores y usuarios de la inteligencia militar en la era moderna.

Es ya un tópico considerar la información como el factor clave para el éxito de las operaciones militares. Sería prudente afirmar que la información, aunque generalmente necesaria, no basta para asegurar la victoria. En la guerra lo decisivo es el resultado de la lucha: la fuerza de voluntad pesa siempre más en los combates que el conocimiento previo. Invito a quienes discrepen a demostrar lo contrario.

II

PERSIGUIENDO A NAPOLEÓN

En la época de la navegación a vela era un raro privilegio disponer de información realmente fiable. Claro que esta no abunda en ninguna circunstancia, pero es que antes de los radares y la radio (por no hablar de los satélites de reconocimiento) el mar era el escenario de lo desconocido. El horizonte era una barrera infranqueable, y el navío de guerra, rompiendo las olas a una velocidad de aproximadamente seis nudos, era el laborioso medio de que disponían los capitanes para ampliar su campo visual más allá de esa línea. Un almirante al mando de una flota podía aumentar el área bajo su control ubicando sus buques de guerra, con sus respectivas fragatas, a intervalos de unos veinte kilómetros, la máxima distancia a que podían divisarse mutuamente y, por lo tanto, comunicarse. Aun así, una vez avistado el enemigo, transmitir la noticia era una tarea azarosa. El almirante Howe, enterado de la presencia de un convoy francés de ciento treinta y nueve barcos mercantes cerca de su ruta, tuvo que peinar los mares durante ocho días antes de poder encontrarlo y trabar combate con sus escoltas, el glorioso 1 de junio de 1794. La interceptación se consideró con toda razón un hecho extraordinario. La batalla tuvo lugar a setecientos veinte kilómetros de la costa, en tiempos en que la mayoría de los combates navales se libraban, cuanto más, a noventa kilómetros.

Por otra parte, a los almirantes no les agradaba la perspectiva de dispersar sus principales embarcaciones en misiones de reconocimiento; preferían tenerlas a mano en caso de toparse inesperadamente con el enemigo. Los jefes navales siempre tuvieron que conciliar la necesidad de obtener información con la de disponer rápidamente de toda su potencia de fuego. La fuerza de la flota no radica en la de sus unidades por separado, sino en la línea de batalla, constituida por sus barcos en formación lateral,

separados por unos pocos cientos de metros. Las naves aisladas eran naves en peligro de ser «derrotadas al detalle», o una a una, por fuerzas enemigas superiores. De ahí la importancia del cuerpo de exploradores de los buques principales: las fragatas, que al ser más pequeñas y ligeras, podían ser enviadas más allá del horizonte en busca del enemigo.

Ningún almirante tenía suficientes fragatas. Se las empleaba con los más diversos fines: escoltar convoyes, asaltar mercantes o enviar mensajes. Esto reducía aún más el número disponible para misiones de reconocimiento o para actuar como «naves repetidoras», situadas cerca de la línea de batalla, pero fuera de ella, para reproducir y reenviar de vanguardia a retaguardia las señales del buque insignia, que solían ser tapadas por los buques más próximos al mismo. La escasez de fragatas era un fenómeno extraño. Como eran más pequeñas que los buques principales (de un tercio o un cuarto de su desplazamiento) y embarcaban muchos menos hombres (quizá ciento cincuenta en lugar de ochocientos), y además su construcción ascendía a solo un quinto del coste de las otras, sería lógico suponer que se construyeran en mayor cantidad. Pero en la práctica no fue así. En 1793, al comienzo de las guerras de la Revolución Francesa, la Marina Real tenía ciento cuarenta y un buques de primera, segunda y tercera categoría, de entre 74 y 100 cañones, como navíos de línea; mientras que de quinta y sexta categoría, fragatas de entre 20 y 44 cañones, tenía solo ciento cuarenta y cinco[17]. Y todavía en 1798 no contaba con más de doscientas. No en balde Nelson, por aquel entonces almirante del Mediterráneo, advirtió que, si él muriera, «encontrarían escrita en su corazón la frase “falta de fragatas”».

Por imprescindibles que fuesen las fragatas en tanto exploradoras, su valor se veía reducido por las limitaciones del sistema de señales empleado en aquel entonces. No era solo que las banderas (el medio principal de comunicación) resultaran difíciles de ver a gran distancia, incluso con un catalejo, sino que aún no se había diseñado un sistema de señales realmente completo para comunicarse con ellas. Desde el siglo XVII se habían venido usando varias convenciones, como por ejemplo izar una bandera roja en el palo de mesana para ordenar determinada maniobra. Ya a finales del siglo XVIII la señalización había alcanzado un mayor desarrollo; y en 1782 el

almirante Howe, al mando de la flota del canal de la Mancha, logró implementar en la misma el uso de un libro de códigos mediante el cual se podían enviar 999 mensajes distintos con tres banderas, y 9999 con cuatro. Pero, el libro de señales de Howe estaba indizado solo por banderas, con lo cual el receptor solo necesitaba buscar la señal recibida para saber su significado, mientras que el emisor tenía que conocer de antemano qué señal correspondía al mensaje que quería enviar, si no quería buscar este último laboriosamente página por página. Solo a partir de 1801, cuando Home Popham publicó *Señales telegráficas o vocabulario marino*, el emisor y el receptor estuvieron en igualdad de condiciones. Popham, un navegante de gran lucidez, se percató de algo evidente que había escapado a la atención de miles de oficiales navales anteriores a él. Su mérito es comparable al de Roget, prácticamente su contemporáneo, quien elaboró el primer diccionario de sinónimos y antónimos. Popham analizó cómo se utilizaba el lenguaje y se dio cuenta de que podía asignarse un valor numérico a las palabras, que podrían entonces señalizarse usando banderas numéricas. Por ejemplo, 212 podía significar «cable», lo que se podía transmitir utilizando las banderas correspondientes a los números 2, 1 y 2. Y la adición de una cuarta bandera con el número 3, convertía la señal en «¿Me puedes dar cable?». Para elaborar la primera señal, el emisor buscaba «cable» en su libro y escogía las banderas correspondientes; para leer la señal, el receptor buscaba el número 2123 y comprendía el mensaje[18]. Mediante indicadores especiales, incluso podía indicarse si las banderas debían ser interpretadas alfabética o numéricamente, posibilitando así deletrear palabras que no estuvieran en el libro. Con la última versión del código de Popham se podían enviar 267 720 señales empleando veinticuatro banderas (diez de las cuales se podían emplear también para transmitir números) y once indicadores especiales.

Aunque este sistema sigue usándose actualmente, no ocurría así en 1798, cuando la Marina Real aún pretendía que sus navíos se comunicaran fluidamente mediante el código unidireccional del almirante Howe. En consecuencia, se perdía mucho tiempo cada vez que las fragatas tenían que acercarse entre sí o a la línea principal para poder transmitir sin ambigüedad la información requerida, o recibir informaciones claras u órdenes precisas.

Aún faltaba mucho tiempo para que el oficial de señales pudiera cerrar su catalejo y transmitir a sus superiores de manera fiable el significado de unas banderitas de colores divisadas en el límite máximo de visibilidad de un día despejado en el Mediterráneo.

Las deficiencias del sistema de señales, sin embargo, no constituyeron un factor decisivo en el desarrollo de las operaciones marítimas durante la última década del siglo XVIII. Eran un problema mucho menos importante, por ejemplo, que la escasez de fragatas. Sin embargo, no por ello dejaban de influir, especialmente para un almirante como Horatio Nelson, cuya mente nunca descansaba, calculando constantemente, como un ajedrecista, la posición de las naves en relación con la línea costera; devorando información de todo tipo con la compulsión de un adicto, y persiguiendo la victoria tan implacablemente como un gran financiero se prepara para aniquilar a la competencia. De haber estado disponible el sistema de señalización de Home Popham habría sido una gran ayuda en sus búsquedas, y cuando apareció años después Nelson lo adoptó con entusiasmo. De hecho, la señal más famosa que se ha enviado, «Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber», se hizo al inicio de la batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805, con ocho posiciones de banderas y deletreando la palabra «deber».

El día de la batalla de Trafalgar, Nelson tenía la flota franco-española claramente a la vista. Este encuentro fue la culminación de una larga persecución iniciada en mayo, que lo había llevado a cruzar el Atlántico hacia las Indias Occidentales en junio, regresar a la entrada del canal de la Mancha en agosto, y finalmente dirigirse hacia el sur, hasta el estrecho de Gibraltar, en septiembre. Allí bloqueó el puerto de Cádiz hasta que el enemigo salió a mar abierto en octubre. Nelson había tenido varias arrancadas en falso y había seguido varias pistas equivocadas, pero una vez que el almirante Villeneuve salió del Mediterráneo y cruzó el estrecho de Gibraltar para adentrarse en el Atlántico, Nelson pudo deducir con cierta seguridad que los franceses se dirigían a las Indias Occidentales. La campaña de Trafalgar fue el resultado de una maniobra estratégica. Como operación de inteligencia no tuvo, al menos en sus últimas etapas, excesiva complejidad.

Sí la tuvo, en cambio, la anterior persecución, descubrimiento y destrucción de una flotilla francesa a manos de Nelson. En 1798, Nelson, recientemente investido de una jefatura independiente, fue designado para encabezar una escuadra británica que regresaba al Mediterráneo, después de una ausencia de dos años, para montar guardia en las afueras de Tolón, la base naval más importante del enemigo en el sur de Francia. Se sabía que el general Napoleón Bonaparte se encontraba al mando de un ejército reunido allí, donde también se estaban concentrando naves de transporte bajo la protección de la flota francesa, y que se planeaba una expedición anfibia contra objetivos británicos. La cuestión era determinar cuáles y dónde. ¿La propia Gran Bretaña? ¿Irlanda? ¿El sur de Italia? ¿Malta? ¿Turquía? ¿Egipto? Todos estaban dentro del alcance operativo de Napoleón, y algunos, como Malta, permitirían a su vez ataques ulteriores contra otros objetivos. Más allá de Egipto estaba la India, donde Gran Bretaña intentaba construir un imperio que sustituyera al que había perdido en Norteamérica en 1783. Si Napoleón lograba salir al mar inadvertidamente, el Mediterráneo borraría sus huellas y Nelson descubriría su paradero solo cuando ya fuera demasiado tarde; una amenaza más que suficiente para hacer perder el sueño a los que vigilaban, incluyendo a Nelson. Antes de que los franceses salieran del puerto, este último había anticipado que saldrían para «Sicilia, Malta y Cerdeña» para «acabar con el rey de Nápoles de un golpe», pero quizá también para «Málaga, marchando a través de España», para invadir Portugal, el más antiguo aliado de Gran Bretaña. En cuanto partieron, a finales de mayo, Nelson salió pisándoles los talones, a veces en la dirección correcta, a veces no; en ocasiones retrasado, otras adelantándose, e incluso acabando en el continente equivocado. Al final, logró llevarse el gato al agua. Pero el rastro se desvaneció varias veces ante él, y en ocasiones sus propios cálculos lo alejaron de su presa. No fue hasta la una de la tarde del 1 de agosto, cuando el vigía del buque inglés *Zealous* divisó mástiles en la bahía de Abukir, al este del delta del Nilo, y Nelson tuvo la seguridad de que la carrera iniciada setenta y tres días antes había concluido al fin. Cómo ocurrió esto, es uno de los relatos más apasionantes sobre inteligencia operativa de la historia.

LA SITUACIÓN ESTRATÉGICA EN 1798

Napoleón aún no dominaba el mundo europeo como llegaría a hacerlo ya de emperador a partir de mayo de 1804. Todavía no era siquiera primer cónsul, cargo que le fue otorgado en diciembre de 1799. Sin embargo, ya prometía convertirse en la figura política principal de la Francia republicana y era, sin duda alguna, su general más destacado, en un momento en que los ejércitos franceses dominaban Europa. La primera coalición de los enemigos de la Revolución Francesa, integrada en 1792 por Austria y Prusia, y más tarde por el reino de Cerdeña, y cuyas filas se engrosaron a partir de la declaración de guerra de Francia a España, los Países Bajos y Gran Bretaña, se había ido desintegrando durante la década de 1790. Los Países Bajos habían sido ocupados a principios de 1795 y reorganizados como República de Batavia bajo el control de Francia. Prusia y España habían firmado la paz un poco después ese mismo año; en agosto de 1796 España, presionada por Francia, había llegado a declarar la guerra a Gran Bretaña, cerrando sus puertos en el Atlántico y en el Mediterráneo a la Marina Real y uniendo su poderosa flota a la de los franceses.

En 1796 el joven general Bonaparte hizo valer su creciente reputación con una serie de victorias espectaculares en el norte de Italia. Después de ser derrotado en la batalla de Lodi en mayo, el rey de Cerdeña firmó la paz y cedió a Francia el puerto de Niza y la provincia de Saboya. Durante el resto de aquel año, Bonaparte hostigó a los ejércitos del Imperio austriaco, sacándolos de sus posesiones en el norte de Italia con las derrotas de Castiglione y Arcola. Finalmente, después de semanas maniobrando alrededor de la fortaleza de Mantua, Bonaparte obtuvo una victoria aplastante en Rivoli el 14 de enero de 1797 y obligó a los austriacos a retroceder hasta el sur de Austria. El emperador austriaco pidió la paz, que se firmó en Campoformio en octubre. Los términos incluyeron la creación de la República Cisalpina, una república títere de los franceses en el norte de Italia, y la cesión a Francia de los Países Bajos Austriacos (Bélgica). En febrero de 1798, los franceses ocuparon Roma y tomaron prisionero al Papa; en abril, Francia ocupó Suiza.

Como resultado de esta cadena de conquistas, Gran Bretaña, que se negó a firmar la paz, se quedó sin más aliado que la pequeña Portugal, y sin más bases en Europa continental que los puertos portugueses del Atlántico. Rusia, la única potencia continental que aún resistía la influencia francesa, mantuvo una posición reservada. Turquía, que gobernaba los Balcanes, Grecia y las islas griegas; Siria y (nominalmente) Egipto, así como los principados piratas de Túnez y Argel, seguían siendo aliados de Francia. La vieja República marítima de Venecia había sido entregada a Austria como resultado del Tratado de Campoformio, pero pronto pasaría a formar parte de Francia. La política exterior de los reinos escandinavos, Dinamarca y Suecia, respondía a los intereses franceses. Por lo tanto, toda la costa del norte de Europa y del sur del Mediterráneo (con la excepción del débil reino de Nápoles, Portugal y la isla de Malta) estaba bajo el control francés. Prácticamente, el Báltico estaba cerrado a los británicos, como también lo estaban el canal de la Mancha, los puertos del Atlántico y las bahías del Mediterráneo. Gran Bretaña había perdido todas las bases de ultramar con que tradicionalmente había contado, exceptuando Gibraltar. En octubre de 1796 el gobierno británico se vio obligado a retirar su flota del Mediterráneo, donde había mantenido una presencia casi ininterrumpida desde mediados del siglo XVII, concentrando su armada en sus propias aguas. De hecho, Inglaterra corría el peligro de ser invadida, y de no haber sido por la derrota de los españoles a manos del almirante Jervis en el Atlántico frente al cabo de San Vicente, en febrero de 1797, así como la destrucción de la flota holandesa a manos del almirante Duncan en la batalla de Camperdown en octubre, sus enemigos quizá hubieran logrado la combinación de fuerzas necesaria para poder cruzar el canal.

A pesar de que estas dos victorias habían logrado reducir el poderío naval del enemigo, la Marina Real no tenía la seguridad de poder contener aquella amenaza. En octubre de 1797 Bonaparte recibió el mando de un «Ejército de Inglaterra», organizado para mantener la presión sobre los ingleses. Gran Bretaña decidió, acertadamente, emprender una estrategia ofensiva dirigida a forzar a Francia a ocuparse de proteger sus propios objetivos, evitando así una posible invasión, en vez de esperar pasivamente para rechazar un ataque francés. Ello requería concentrar fuerzas

simultáneamente en distintos frentes: la flota del canal, para defender el estrecho paso de mar hacia Inglaterra; la flota del Atlántico, para bloquear las grandes bases de Francia en Brest y Rochefort y mantener a raya a los restos de la armada española en Cádiz; además, escuadras independientes para proteger las posesiones británicas en las Indias Occidentales, el cabo de Buena Esperanza y la India, junto con un sinnúmero de naves de combate más pequeñas y fragatas para escoltar los convoyes mercantes y los barcos de la Compañía de las Indias Orientales, de los cuales dependía el comercio británico, piedra angular de la guerra contra Francia.

La armada británica era superior. En 1797 tenía ciento sesenta y un navíos de línea y doscientos nueve de cuarta categoría y fragatas; mientras que los franceses contaban solo con treinta navíos de línea, y los españoles con cincuenta[19]. Sin embargo, los franceses y los españoles no tenían que patrullar el mar, y permanecían tranquilamente en puerto, esperando la oportunidad de salir a la mar para tomar desprevenido al enemigo; mientras que los barcos británicos se pasaban la vida en bloqueos navales, sufriendo el constante deterioro de mástiles y cuadernas a manos de los elementos, cuando no en el astillero reparando sus averías. Solo dos tercios de la armada británica solían estar de servicio al mismo tiempo, y las demandas impuestas por bloqueos y convoyes reducían aún más la cifra de navíos disponibles para formar una flota ocasional con alguna misión específica. Duncan tenía solo dieciséis naves contra las quince de los holandeses en Camperdown, y Jervis en San Vicente estaba en abrumadora desventaja, con solo quince naves frente a las veintisiete enemigas. Además, tanto la armada francesa como la española construían nuevos barcos a un ritmo prodigioso, y tenían menos problemas para encontrar tripulantes que los británicos. Con mayores recursos humanos, alistaban soldados y personal de tierra firme para engrosar sus filas, los cuales, aunque menos experimentados que los marinos reclutados a la fuerza por los británicos, no estaban necesariamente menos motivados. Fue la injusticia intrínseca al reclutamiento forzado de los británicos, unida a los bajos sueldos y la dura vida de a bordo, lo que causó huelgas navales a gran escala en la Marina Real durante la primavera de 1797 (los «motines» en Spithead y en el Nore), e hizo comprender a los almirantes que la indisciplina no se

eliminaba únicamente con azotes. La perspectiva de tener que combatir contra los revolucionarios franceses sin poder confiar en la tripulación tuvo como resultado mejoras inmediatas en las condiciones del marino común.

Y las mejoras llegaron justo a tiempo. Ya en la primavera de 1798, había surgido una nueva amenaza para la armada. Sin que el gobierno británico lo supiese, el francés (el Directorio) había descartado por el momento el proyecto de invasión de Inglaterra, creando en su lugar una amenaza que afectaría los intereses estratégicos del enemigo insular. La iniciativa partió del general Bonaparte. El 23 de febrero escribió: «Caer sobre Inglaterra sin ser el dueño de los mares es una operación muy osada y difícil de llevar a cabo […]. Para una operación así, necesitaríamos las largas noches del invierno. Después del mes de abril, esto sería cada vez más difícil»[20]. Como alternativa, propuso un ataque contra la patria original del rey Jorge III, el electorado de Hanóver. Pero dicha acción no afectaría al poderío comercial de Gran Bretaña, por lo que pensó entonces en otra posibilidad: «Podríamos hacer una expedición contra el Levante que constituya una amenaza para el comercio con las Indias». El Levante comprendía las costas del este del Mediterráneo, del sur de Turquía, Siria, y también Egipto. Esta última no era solamente una tierra legendaria, sino también el punto en el cual el Mediterráneo se aproximaba más al mar Rojo, el medio para llegar al océano Índico y los dominios mogoles de la India. Francia no había abandonado la esperanza de sustituir a Gran Bretaña como la principal influencia externa en los asuntos internos de los mogoles, a pesar del retroceso que representaban para sus intereses las victorias británicas en el subcontinente durante los últimos treinta años. Un ataque francés contra la India, fuente principal de riqueza de los británicos en ultramar desde la pérdida de las colonias americanas, constituiría un golpe devastador para el enemigo principal de la Revolución.

Bonaparte, además, había escogido con astucia la ocasión. El Mediterráneo se había convertido por el momento en un lago francés. A pesar del menor tamaño de su armada, los franceses podían movilizar suficientes buques de guerra para escoltar a un convoy de tropas desde los puertos meridionales de Francia hasta el Nilo, empleando su flota mercante junto con la de España y la del norte de Italia. Adicionalmente, la retirada

de las tropas requeridas para dicha operación no debilitaría sustancialmente las fuerzas empleadas en mantener el dominio sobre los derrotados austriacos e impedir que Rusia interviniera en Europa occidental; y por último, la expedición no encontraría oposición efectiva a su paso. Aunque Egipto legalmente formaba parte del Imperio otomano y tenía un gobernador turco, no contaba propiamente con una guarnición turca. Desde el siglo XIII el poder estaba en manos de los mamelucos, un destacamento de supuestos esclavos, comprados en la frontera con Asia central y entrenados como soldados de caballería, que habían usurpado la autoridad para perpetuar sus propios privilegios. Pese a ser feroces combatientes, solo tenían unos diez mil efectivos, y su devoción ritual por la caballería representaba un anacronismo táctico en los campos de batalla dominados por la pólvora. Por otra parte, la infantería bajo su mando no destacaba por su moral combativa.

A Bonaparte no le costó mucho convencer al ministro de Asuntos Exteriores de Francia, Charles de Talleyrand, de que una expedición a Egipto era, desde el punto de vista militar, el siguiente paso que debía dar la república. Talleyrand enumeró las ventajas de tal operación, incluyendo, sorprendentemente (dado el largo entendimiento que existía entre franceses y turcos), que constituía «una justa represalia por los males causados» por el gobierno del sultán, pero también, desde una perspectiva más práctica, «lo fácil que sería», su bajo coste y «un sinnúmero de ventajas» adicionales[21]. Los cinco jefes del Directorio arguyeron en contra, con mayor o menor fuerza; pero uno a uno fueron cediendo, y el 5 de marzo de 1798 dieron su aprobación oficial.

A partir de entonces, comenzaron los preparativos a toda prisa. Tolón, lógicamente, fue designado como el puerto de concentración, base de los trece buques de guerra que integrarían la escolta y la flotilla de combate: nueve de 74 cañones, tres de 80, y uno, *L'Orient*, de 120. Se emitió una orden prohibiendo la salida de buques mercantes de Tolón y de todos los puertos cercanos, lo que permitió la requisa de suficientes navíos (la mitad franceses, el resto españoles e italianos) para el transporte del ejército de invasión. Hubiera sido preferible utilizar una cantidad menor, pues un número tan elevado de navíos llamaba mucho la atención; pero el típico

buque mercante mediterráneo de la época era demasiado pequeño y tenía capacidad como mucho para doscientos hombres. Algunos se emplearon también para transportar caballos, armamentos y suministros. El convoy, espaciando las naves estrictamente a una distancia de ciento ochenta metros, ocupaba un área de casi tres kilómetros cuadrados, aunque en la práctica las diferencias en maniobrabilidad de los navíos y en pericia de sus tripulaciones harían que las naves se extendieran sobre un área mucho más amplia.

Al final, el Ejército de Oriente contó con unos treinta y un mil hombres: veinticinco mil de infantería, tres mil doscientos de artillería e ingeniería, y dos mil ochocientos de caballería. Aunque solo se embarcaron mil doscientos treinta caballos, pues Bonaparte consideró que podría decomisar en Egipto los necesarios. Fue una decisión atinada. Los caballos eran difíciles de cargar, difíciles de mantener a bordo, y por mucho cuidado que se les diera, muchos perecían en la travesía. El forraje también ocupaba un espacio considerable en las bodegas, donde además había que almacenar la comida de dos meses para las tropas, pues Bonaparte, o más probablemente Berthier, el futuro mariscal que ya era su leal jefe de Estado Mayor, dudaba (con razón) que fuera fácil conseguir raciones en Egipto. El ejército se organizó en cinco divisiones, entre cuyos oficiales se encontraba otro futuro mariscal del imperio, el general Lannes. Entre los oficiales de la flota, bajo el mando del almirante Baraguey d'Hilliers, estaban el almirante Ganteaume, quien le haría la vida imposible a Nelson en los meses previos a Trafalgar, y el almirante Villeneuve, su trágico adversario en esa contienda. Al mando de *L'Orient*, el buque insignia, iba el capitán Casabianca, padre del niño que resistiría hasta el fin sobre su cubierta en llamas durante el venidero encuentro en el Nilo.

NELSON PIERDE EL RASTRO DE LA FLOTA FRANCESA

Brueys, el almirante al mando de la flota francesa, zarpó de Tolón el 19 de mayo, con veintidós buques de guerra que protegían un convoy de ciento treinta buques mercantes llenos de soldados, caballos, armamento, provisiones y equipos pesados. Navegó con rumbo este a unos setenta y

siete kilómetros por día, en dirección a un punto en el norte de la isla de Córcega en el que se uniría a un convoy de setenta y dos barcos procedentes de Génova, lo cual logró el 21 de mayo. El 28 de mayo se les unió otro convoy de veintidós buques mercantes procedentes de Ajaccio, Córcega; y el 30 de mayo, el último grupo de cincuenta y seis barcos que el día 26 había partido de Civitavecchia. Toda la flota, que ahora contaba con doscientas ochenta naves sin contar los buques de guerra que la escoltaban, se dirigió al este camino de Sicilia, pasando por el extremo sur de Cerdeña el 5 de junio.

Nelson debería haberles salido al paso sin problemas, pero no pudo. El mal tiempo le jugó una mala pasada. Su buque insignia había terminado desarbolado, sus fragatas de exploración se habían dispersado, y Nelson, con su tripulación, bastante tuvo con escapar del desastre. Sus planes de interceptación habían quedado truncados, y no podía siquiera soñar con empezar a tomar el control del teatro de operaciones sin antes hacer las reparaciones esenciales y reunir sus buques.

Nelson había zarpado de Gibraltar el 8 de mayo a bordo del *Vanguard*, un navío de 74 cañones al mando del capitán Edward Berry, y en compañía del *Orion* y el *Alexander*, comandados por los capitanes James Saumarez y Alexander Ball, respectivamente, ambos también de 74 cañones. El almirante lord St. Vincent, quien además de estar al mando de la flota inglesa frente a las costas de España era el superior inmediato de Nelson, le había dado tres fragatas: la *Emerald*, de 36 cañones, la *Terpsichore*, de 32, y la *Bonne Citoyenne*, un balandro más que una fragata, de 20 cañones. Le había asignado adicionalmente otros diez buques de 74 cañones, el *Leander*, de 50, y el bergantín *Mutine*, que se unirían a la flotilla con posterioridad.

La partida de Nelson no pasó inadvertida, y el *Alexander* fue incluso alcanzado por una descarga disparada desde una batería costera española. No obstante, el 20 de mayo Nelson logró llegar a ciento veintiséis kilómetros al sur de Tolón «sin ser descubierto por el enemigo, aunque lo suficientemente cerca de sus puertos […] y en la posición exacta para interceptar sus buques»[22], como escribiera el capitán Berry a su padre. Por otra parte, un barco capturado por la *Terpsichore* proporcionó el dato de que

Bonaparte había llegado a Tolón y que once buques de guerra estaban listos para zarpar; y aunque no se sabía cuándo ni hacia dónde, esta información le confirmó a Nelson y a sus capitanes que se encontraban en el lugar y momento correctos.

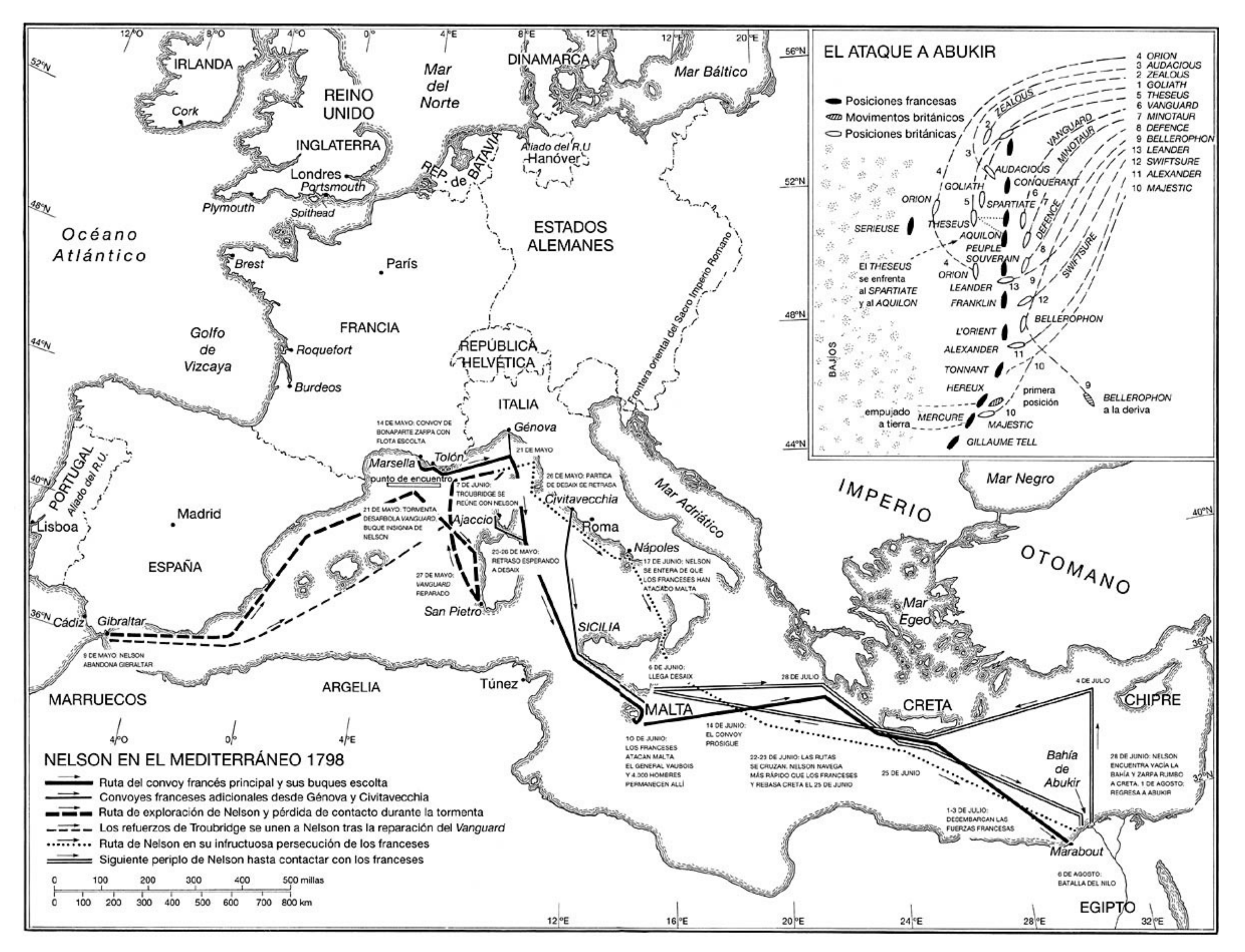
Y entonces el viento empezó a arreciar. El *Vanguard* había descruzado los juanetes, a pesar de que estos, normalmente, se cruzaban ante la amenaza de mal tiempo. En la madrugada del 21 de mayo, el *Vanguard*, con sus juanetes aún descruzados, perdió el mastelero del palo mayor y con él dos hombres, uno caído al agua y el otro sobre la cubierta. Ya al amanecer se había perdido el trinquete junto con el mastelero del palo de mesana, y el bauprés se había soltado por tres lugares. El barco prácticamente no se podía controlar y solo podía navegar de través con un viento que alcanzaba fuerza 20 en la escala de Beaufort, amenazando con despedazarlo contra la costa rocosa de Córcega si no se encontraba alguna forma de hacerlo virar.

En medio de una situación tan desesperada, cualquier solución, por precaria que fuese, era bienvenida. Lograron izar una vela de abanico bajo el chirriante bauprés, un recurso marinero en desuso, y así lograron levantar la proa. Muy lentamente la nave cambió su curso con el viento hasta que la proa dejó de apuntar a Córcega; y así, durante la mañana siguiente, mientras los palos y jarcias dañados eran cortados y tirados apresuradamente al mar, la nave se movió lentamente hacia sotavento de la costa. El 22 de mayo, con la tormenta ya amainando, el *Alexander* consiguió pasarle un cabo, remolcando el *Vanguard* hacia el sur, rumbo a la costa oeste de Cerdeña. Ya bien entrada la tarde, lograron encontrar un puerto seguro entre Cerdeña y la isla de San Pietro; pero a pesar del viento cada vez más moderado, aún persistía el peligro de estrellarse contra la costa. Nelson ordenó entonces al *Alexander* que cobrara el cabo, lo que su tripulación rehusó, logrando en su lugar, mediante lentas maniobras, que el *Vanguard* consiguiera fondear en la mañana del 23 de mayo. El capitán del *Alexander*, Alexander Ball, hacia quien Nelson había tenido grandes reservas, se convirtió a partir de ese momento en unos de sus más preciados asesores.

El *Vanguard* entró de inmediato en reparaciones; se utilizaron algunos de sus palos de reserva y otros se enviaron desde el *Alexander* y el *Orion* para reponer sus mástiles y masteleros. Cuatro días después estuvo listo

para hacerse a la mar. Al día siguiente, el 24 de mayo, se topó con un navío proveniente de Marsella, el cual les informó que la flota de Napoleón (no alcanzada por la tormenta) había partido de Tolón el 19 de mayo, pero sin dar ningún indicio de cuál era su destino.

Nelson, por consiguiente, decidió volver sobre sus pasos en vez de seguir adentrándose en la incierta vastedad del Mediterráneo. Durante el vendaval había perdido contacto con las tres fragatas que lo acompañaban, y aún no había logrado dar con el escuadrón que St. Vincent le había asignado. Razonó que era mejor regresar al punto de partida, donde podía concentrar sus fuerzas, recuperar sus fragatas y obtener informes actualizados sobre los movimientos del enemigo. El 3 de junio estaba de regreso frente a las costas de Tolón, y el 5 recibió al bergantín *Mutine*, que le trajo la información de que el escuadrón de Troubridge, de diez buques de guerra, venía de camino para unírseles. Al mando del *Mutine* estaba Thomas Hardy (el mismo a quien Nelson le diría «Béseme, Hardy» antes de morir en Trafalgar), ya por entonces uno de los preferidos por Nelson. Siguiéndole los pasos a esta alentadora noticia apareció Troubridge el 7 de junio. Nelson ahora tenía a su mando trece barcos de 74 cañones y uno de 50, suficientes para derrotar a los franceses en caso de dar con ellos. Pero para dar con ellos necesitaba fragatas. ¿Y dónde se habían metido las fragatas?



Nelson en el Mediterráneo, 1798.

La *Terpsichore*, la *Emerald* y la *Bonne Citoyenne* habían sido dispersadas por la misma tormenta que había desarbolado al *Vanguard*. La *Bonne Citoyenne* había cruzado sus juanetes, logrando así capear el temporal; era un navío relativamente pequeño y muy velero, capaz de aguantar el mal tiempo. La *Terpsichore* había cruzado sus juanetes también, y hasta sus gavias después de sufrir la rotura de tres de los obenques del trinquete. Estuvo perdida durante dos días, el 20 y el 21 de mayo, en los peores momentos de la tormenta, pero se encontró con la *Bonne Citoyenne* nuevamente en la tarde del 22. Ambas se hallaban para entonces bien al sur de Tolón. La *Emerald* había sido empujada aún más al sur, pero también al este, tan lejos de las otras dos fragatas que había logrado divisar al *Vanguard* desarbolado frente a las costas de Córcega. Pero, no estaba en condiciones de brindar ayuda, y ambos barcos se alejaron en la confusión.

Cuando mejoró el tiempo el capitán de la *Emerald*, Thomas Waller, decidió navegar hacia las costas de España con la esperanza de capturar algunas naves. Este era un buen objetivo de por sí, pero además ofrecía la posibilidad de agenciarse información fresca. Desafortunadamente, aunque interceptó dos buques mercantes, no pudo averiguar ni el paradero de Nelson ni el de Bonaparte. El 31 de mayo, sin embargo, se topó con la *Alcmene*, una fragata británica comandada por el capitán George Hope, enviada por St. Vincent el 12 de mayo en busca de Nelson. Estaba acompañada por la *Terpsichore* y la *Bonne Citoyenne*, con las que se había topado dos días antes. Hope estaba al tanto de la tormenta gracias a ambas, pero, por supuesto, no tenía noticias de Nelson. El capitán Waller subió a bordo de la *Alcmene*, informó a Hope de haber divisado al *Vanguard* desarbolado, y así se inició una secuencia de eventos que privarían a Nelson de su grupo de exploración durante los siguientes dos meses y medio.

Nelson había dado instrucciones a sus fragatas acerca de lo que debían hacer en caso de que se separasen del buque insignia. Era una precaución común y sensata en el siglo XVIII, dirigida a garantizar el restablecimiento del contacto, en ausencia de comunicación verbal o visual, acordando con antelación un punto de reencuentro. Sus instrucciones establecían que, de perderse, debían navegar en línea recta de oeste a este y de vuelta, entre el sur de Tolón y un punto localizado entre ciento diez y ciento sesenta

kilómetros del cabo San Sebastián, cerca de Barcelona. Si «no saben de mí dentro de diez días, regresen a Gibraltar». El plan debía haber funcionado. Hope, a bordo de la *Alcmene*, empezó a navegar a lo largo de la línea acordada el 23 de mayo, a saber, a los 42° y 20” de latitud norte, de acuerdo con las instrucciones. Continuó haciéndolo después de que la *Terpsichore* y la *Bonne Citoyenne* se le unieran. De haber persistido hasta el 3 de junio, solo un día más de lo estipulado, el propio Nelson lo hubiese encontrado al llegar a la línea establecida.

El 31 de mayo, sin embargo, Hope había dejado atrás a la *Terpsichore* y la *Bonne Citoyenne* para ir en busca de Nelson entre Cerdeña y el norte de África. El 2 de junio se encontró con el *Mutine*, y Hardy informó que Troubridge le seguía los pasos con diez buques de guerra, también en busca de Nelson. Por lo tanto, había en esos momentos cuatro grupos navales británicos diferentes en el Mediterráneo occidental, todos buscando a Bonaparte, pero también buscándose mutuamente: Nelson acercándose a la línea de reencuentro; la *Alcmene* y el *Mutine* patrullándola; la *Terpsichore* y la *Bonne Citoyenne* avanzando hacia Cerdeña; y Troubridge al sur de todos, pero tomando rumbo norte y ansioso por contactar con ellos. Si Hope hubiera mantenido a la *Alcmene* y la *Bonne Citoyenne* a su lado, y se hubiera quedado patrullando la línea con el *Mutine*, no cabe duda de que se hubiera encontrado con Nelson primero, y con Troubridge poco después, formándose así una combinación de navíos de línea y exploradores que, con solo un toque de suerte, hubiera interceptado las lentas naves francesas en el centro del Mediterráneo en menos de un mes. Seguidamente, habría tenido lugar la destrucción de la flota francesa, y con esta de una parte considerable de lo mejor del ejército francés. Bonaparte habría sido derrotado, y no hubiera logrado ninguna de sus grandes victorias, particularmente las de Marengo y Austerlitz. Esto habría insuflado vida a la primera coalición, la Revolución habría sido contenida, el Imperio francés no se habría fundado, y el futuro de Europa habría sido completamente distinto.

El hecho, sin embargo, es que Hope tomó otra decisión. El informe de la *Emerald* sobre los daños sufridos por el *Vanguard* resultó determinante. Hope llegó a la conclusión de que el buque insignia necesitaría un astillero

para ser reparado, y los únicos astilleros disponibles se encontraban en Nápoles y Gibraltar. Buscar a Nelson en Gibraltar habría significado ir hacia atrás, aumentando así la ventaja en tiempo y distancia que les llevaba Bonaparte, y en todo caso, antes de partir en el *Mutine*, Hardy informó a Hope que Nelson no había regresado a Gibraltar. Hope también decidió no salir en busca de Troubridge; una desafortunada decisión, dado que Troubridge encontró a Nelson poco después, y de haber contado con las fragatas de Hope, habría aumentado considerablemente la capacidad de exploración de la flota. Hope, por su parte, cometió el lamentable error de emprender por sí mismo la búsqueda de los franceses. Después de mandar a la *Bonne Citoyenne* y la *Emerald* hacia Cerdeña, envió a la *Terpsichore* a peinar los puertos del norte italiano mientras que la *Alcmene* navegaba rumbo a Mallorca y Menorca, para después seguir viaje a Cerdeña y llegar hasta Nápoles, recogiendo a su paso las naves que había dejado atrás. Esta ruta de búsqueda hubiera estado plenamente justificada si Nelson o la armada francesa hubieran permanecido estáticos en un solo lugar. Pero Nelson estaba patrullando la línea convenida para el reencuentro, mientras que los franceses avanzaban sin detenerse con rumbo sudeste, distanciándose cada día más. Si Nelson hubiera sabido de los movimientos y de las órdenes de Hope, su angustia por la «falta de fragatas» se habría agudizado todavía más.

Nelson, patrullando la línea de reencuentro convenida frente a las costas de Tolón, tuvo al menos el consuelo de poder reunir los barcos que integrarían su flota de combate: primero el *Mutine* y después los diez buques de 74 cañones de Troubridge, en la tarde del 7 de junio. Entonces, intervino de nuevo el clima: sobrevino una calma tal, que el *Orion* y el *Alexander* (dos de los tres navíos originales, enviados en busca de buques mercantes para obtener noticias) no pudieron reincorporarse, y la flota no estuvo completa hasta el 10 de junio. Nelson, con trece naves de 74 cañones, el *Leander* de 50, y el ligero *Mutine*, pudo finalmente ir en busca del enemigo. Pero, ¿en qué dirección?

Troubridge traía órdenes de St. Vincent que recomponían la estrategia. A Nelson se le ordenó «buscar al ejército enemigo, que se preparaba en Tolón y Génova, y cuyo objetivo parece ser, o bien atacar Nápoles y Sicilia,

o bien llevar un ejército hacia alguna parte de la costa de España para marchar hacia Portugal, o bien atravesar el estrecho de Gibraltar para llegar a Irlanda». Sin embargo, en instrucciones adicionales, también se le autorizaba a perseguir la flota francesa «hasta cualquier parte del Mediterráneo, del Adriático, Morea [al sur de Grecia], el archipiélago [griego] o hasta el mar Negro, si alguno de estos resultara ser el destino de la misma». Se reabastecería en los puertos pertenecientes a «el gran duque de Toscana, el rey de las Dos Sicilias [Nápoles], el territorio otomano, Malta y los antiguos dominios venecianos que ahora pertenecen al emperador de Alemania [Austria]». Quizá también podría contar con la ayuda del bey de Túnez, el bajá de Trípoli [Libia] y el dey de Argel, tres posesiones independientes, si bien nominalmente sujetas a la autoridad del Imperio otomano[23].

¿Portugal, Irlanda, Nápoles o Sicilia? El resumen de St. Vincent ni siquiera mencionaba a Egipto. Lo único que Nelson pudo haber inferido, mientras organizaba su flota, era que Bonaparte debía de estar también organizando la suya, para lo cual tenía que contar necesariamente con recursos tanto de Tolón como de Génova. Llegó a la conclusión de que desde Tolón iría a Génova, y no viceversa, y decidió por tanto hacer su búsqueda en la costa norte de Italia; así descartó implícitamente la idea de Portugal e Irlanda como objetivos franceses, pensando más bien en Nápoles y Sicilia. Comenzó, después de atravesar el norte de Córcega, por buscar en la bahía de Talamone, al sur de Elba: un lugar donde consideraba que podrían reunirse los convoyes de Tolón y Génova. El *Mutine*, tras explorar la bahía y navegar entre las islas costeras de Montecristo y Giglio, informó de que no había divisado al enemigo; en esta etapa, Nelson aún creía que «no todas las tropas francesas habían salido de Génova el día 6»[24]. Al día siguiente, 13 de junio, fue a mirar por sí mismo, llevando a toda la flota entre Elba y las islas de Pianosa y Montecristo. Este fue un desvío trabajoso; de haber tenido sus fragatas, Nelson probablemente habría enviado a una de ellas para cerciorarse mientras él continuaba avanzando. El *Mutine* no era lo suficientemente veloz como para realizar esta operación por sí solo y alcanzar la flota después. Nelson podría haber utilizado una de las naves de 74 cañones para esta misión, pero eso hubiera disminuido su

capacidad ofensiva, y había comunicado a St. Vincent, antes de salir de Gibraltar, que pensaba mantener consigo «todos los buques grandes para poder combatir, espero, contra naves más grandes».

El 14 de junio el cielo se despejó un poco. Cerca de Civitavecchia, Nelson se comunicó con un buque de guerra tunecino que le informó de haber establecido contacto con un buque griego el 10 de junio, el cual a su vez le anunció que se había «cruzado el día 4 con la flota francesa, de unas doscientas naves, según estimó, frente al extremo noroeste de Sicilia, con rumbo este»[25]. No estaba claro si ello quería decir que la flota avanzaba por la costa norte de Sicilia o si había pasado Trápani y avanzaba por la costa sur. En el primer caso quizá la flota se dirigía a Nápoles; en el segundo, otro debía de ser su objetivo; pero en ambos existía la posibilidad de que las tropas desembarcaran en Sicilia, una plaza que bien valía la pena ocupar. En todo caso, diez días antes las fuerzas de Bonaparte le llevaban una ventaja de quinientos cuarenta kilómetros, e independientemente del lento desplazamiento que las caracterizaba, bien podían haber avanzado desde entonces otros quinientos cuarenta. El velo de incertidumbre, si bien se había descorrido un tanto, cubría aún la mayor parte del futuro.

En tales circunstancias, Nelson optó por dirigirse a Nápoles. Tenía razones más que suficientes para hacerlo. El embajador de Gran Bretaña, sir William Hamilton, quien llevaba treinta y cuatro años en el cargo, contaba con importantes fuentes de información, adquiridas mediante contactos diplomáticos, políticos y comerciales, en toda la zona central del Mediterráneo. Además, el reino de Nápoles, o de las Dos Sicilias, como se le conocía, tenía simpatía por Gran Bretaña y miedo de Francia, cuyos ejércitos se encontraban justo al otro lado de la frontera, en los Estados Pontificios. Acaso Nápoles estaría dispuesto a brindar ayuda y suministros a la flota de Nelson. Su primer ministro, el general sir John Acton, un hombre de negocios cosmopolita, había recibido el título de *baronet* y sentía cierta lealtad hacia la tierra de sus antepasados. Nelson tenía la esperanza de conseguir allí tanto información como apoyo material.

Cuando Nelson llegó a las islas Pontinas frente a las costas de Nápoles el 15 de junio, envió a Troubridge a la costa a bordo del *Mutine*, que tocó tierra la mañana del 17. Thomas Troubridge era un subalterno de confianza,

un colega de hacía 25 años y un comandante naval firme y eficiente. St. Vincent lo consideraba «el mejor hombre de su profesión que ha dado la armada británica». Veterano de las gloriosas batallas del Primero de Junio y del cabo de San Vicente, mantenía una actitud muy directa hacia el tema del mando militar. Después de los generalizados brotes de indisciplina que se produjeron en 1797, Troubridege emitió la siguiente opinión: «Cada vez que me parece que un sujeto está pensando, me digo: "amotinamiento"». Llevado ante la presencia de Hamilton y Acton, no se anduvo con rodeos. Hamilton escribió: «Logramos hacer en media hora lo que normalmente se hubiese hecho en una semana por la vía oficial […]. Informado ahora de la posición y la fuerza del enemigo» y habiendo obtenido una orden firmada por Acton autorizando a los gobernadores de los puertos napolitanos a suministrar «todo tipo de provisiones a los barcos del rey», Troubridge «se animó y parecía plenamente feliz». Con la orden de Acton en el bolsillo, partió rumbo a la flota que lo esperaba no lejos de la costa, reuniéndose con ella el 18 de junio.

El combate es una cosa. La inteligencia militar, es otra. Cada una requiere cualidades distintas, que no suelen encontrarse en la misma persona. La Marina Real volvería a constatar esto en una ocasión similar, el 31 de mayo de 1916, cuando un oficial naval formuló la pregunta equivocada al personal de inteligencia en la mañana de la batalla de Jutlandia. Aquella vez el error fue la altanería; el oficial simplemente no quiso rebajarse a explicar a los criptógrafos el porqué de su pregunta. Troubridge no era altanero. Al parecer, él, Hamilton y Acton se llevaban a las mil maravillas. Su defecto, en cambio, era que siempre iba directamente al grano. Quería suministros para sus barcos (casi la preocupación principal de todo oficial naval), y quería tener la última información sobre la ubicación del enemigo. La orden de Acton garantizó lo primero. La información concreta ofrecida por Hamilton (que los franceses se dirigían a Malta) proporcionó lo segundo. Así que Troubridge partió con una sonrisa en los labios.

Y sin embargo, lo que debió obtener de Hamilton, y podría de hecho haber conseguido de no haber ido tan al grano, eran los rumores, las noticias no confirmadas; precisamente el tipo de cosas que salen a la luz en

conversaciones vagas, especulativas, o incluso tópicas, lo que, obviamente, no era el fuerte de Troubridge. Se decía, por ejemplo, que las fuerzas francesas se dirigían más allá de Sicilia o Malta. El 28 de mayo, Acton, cuyo primer idioma era el francés (era natural de Besançon), había comentado con Hamilton que el embajador de Francia en Nápoles le había dicho que «la gran expedición de Tolón […] en realidad se dirigía hacia Egipto». Todo parece indicar que Hamilton sospechó que estaban tratando de desinformarlo, con el resultado de que, a pesar de haberlo anotado en el informe que envió al Ministerio de Asuntos Exteriores de Gran Bretaña, no se lo dijo a Troubridge, ni se lo comunicó a Nelson por escrito[26].

LO QUE LONDRES CONOCÍA

Es muy posible que Londres estuviera mejor informado que Nelson. Tanto el Ministerio de Asuntos Exteriores como el Almirantazgo y el Ministerio de la Guerra recopilaban informes de inteligencia provenientes de espías profesionales; de funcionarios consulares; de viajeros que querían ayudar o que simplemente no podían mantener la boca cerrada; y de periódicos extranjeros; entre otras fuentes. Ya desde fecha tan temprana como el 24 de abril, lord Spencer, ministro de Asuntos Exteriores, tenía anotados a «Portugal – Nápoles – Egipto» como destino de los «barcos de Tolón». Dos días después escribe que el agente con número 61.78.71 «considera que el objetivo es Egipto, por increíble que parezca». Entretanto, Henry Dundas, ministro de la Guerra y miembro de la junta de la Compañía de las Indias Orientales, comunicaba al Almirantazgo que un norteamericano recién venido de Francia había informado que Francia tenía planes de invadir las islas del canal de la Mancha, enviar un cuerpo expedicionario a Irlanda (lo que de hecho ocurrió en agosto), fomentar revoluciones en Nápoles y Polonia (ambas dirigidas contra Austria); y también había mencionado «un extraño plan relacionado con Egipto», en el cual cuatrocientos oficiales franceses serían enviados por tierra a través de ese país para ayudar al sultán Tipu contra los británicos en la India.

El Almirantazgo tenía a su propio hombre en la zona de operaciones de las fuerzas de Tolón, el teniente William Day, enviado a Génova para

vender tres naves de la armada que se habían quedado allí desde que esta se retirara del Mediterráneo en 1796. Los informes de Day, enviados por tierra, por la vía normal, a través de Alemania hasta Hamburgo y de ahí por mar hasta Londres en un trayecto que tomaba en total de tres a cinco semanas, apuntaban primero a España como objetivo probable. Sin embargo, el 1 de mayo, Day llevó personalmente a Londres noticias que indicaban que el este del Mediterráneo era otra posibilidad. La flota francesa estaba embarcando cuatro mil barriles de diez aros completamente cerrados, cuyo propósito, según se creía, era aumentar la flotabilidad de los navíos de guerra en aguas poco profundas. El primer lord dedujo que esto sería necesario para atravesar los Dardanelos rumbo al mar Negro. El hecho de que se pensara que una ruta marítima utilizada actualmente por modernos buques contenedores no podía ser usada en aquel entonces por barcos de guerra de mucho menor calado, ilustra las deficiencias de la información manejada por el Almirantazgo.

Sin embargo, en Londres existía también información de mucha mejor calidad. Los periódicos franceses (que se conseguían con siete días o menos de retraso) eran sorprendentemente indiscretos. Desde finales de marzo, a lo largo del mes de abril y hasta principios de mayo, aparecieron artículos en *L'Écho, Le Surveillant* y *Le Moniteur* que amplificaron la imagen que el gobierno se iba formando del poderío, los suministros y hasta el destino de las fuerzas reunidas en Tolón. *Le Moniteur*, controlado por el gobierno, trataba de confundir publicando con toda intención información falsa; pero en sentido general la noticia era inconfundible: se estaba preparando una gran flota para una operación militar importante. Los rumores ayudaban a completar los detalles. Por ejemplo, algunos de los estudiosos designados para acompañar a la expedición empezaron a alardear, un notorio defecto de los hombres inteligentes que han llevado vidas sin importancia. De Dolemieu, mineralogista, escribió a De Luc, profesor de historia natural de la Universidad de Gotinga, que se estaban embarcando libros sobre Egipto, Persia, la India, y los mares Negro y Caspio; y que se rumoreaba que el objetivo era Egipto, y el propósito cortar el comercio de Gran Bretaña con la India. Desafortunadamente para el primero, De Luc no solo era miembro

de la casa de la reina Carlota, esposa de Jorge III, sino también agente del Ministerio de Asuntos Exteriores, y envió la información el 7 de mayo[27].

No obstante, la mejor información recibida en Londres llegó por canales oficiales, y fue obtenida por métodos que posteriormente las novelas de espionaje convertirían en clásicos. Udney, el cónsul en Livorno, en el norte de Italia, tenía un contacto muy bien informado. Se trataba de un comerciante local británico llamado Jones, quien por razones de trabajo se comunicaba con casas comerciales dispersas por todo el Mediterráneo. Aunque sus fuentes le llevaron a sobreestimar un poco el tamaño de las fuerzas reunidas en Tolón, pudo dar la fecha aproximada de la partida, e informar acerca de su destino y objetivo con una precisión asombrosa. Su primera parada sería en Malta, la cual sería rodeada, y después en Alejandría (aunque cabía también la opción de que fuera al mar Negro) con el objetivo de que las tropas pudieran desembarcar para avanzar por tierra hasta el golfo Pérsico o navegar por el mar Rojo para atacar las posesiones de la Compañía Británica de las Indias Orientales. El 24 de mayo el Ministerio de Asuntos Exteriores remitió el informe de Udney, con fecha 16 de abril, al Almirantazgo.

Durante cierto tiempo, Londres decidió ignorar esta información. La gran expedición anfibia de los franceses traía consigo otros peligros, mucho más cercanos: un ataque a Portugal, conjuntamente con los españoles, y una ofensiva contra la propia Gran Bretaña, quizá a través de Irlanda, donde había estallado una rebelión en mayo. En lo que puede que fuera una información manipulada por parte de los franceses se sugería que los rumores sobre Egipto eran una distracción, y que se habían esparcido para ocultar el verdadero propósito estratégico de las fuerzas reunidas en Tolón. El 1 de junio, el ministro de Asuntos Exteriores escribió a lord Mornington, gobernador general de la India, que «Bonaparte finalmente zarpó de Tolón con el propósito de atacar Irlanda […] quizá tomando Portugal a su paso».

Nuevas noticias pronto se encargarían de desmentir tales ideas. Algunas llegaron a través de la prensa francesa; pero otras, más numerosas y convincentes, tuvieron su origen en el chismorreo académico. Por ejemplo, un informe llegado desde Fráncfort, en los territorios alemanes ocupados, señalaba haber oído al académico francés Faujas de St. Fond afirmando que

las fuerzas francesas se dirigían a Egipto. De haber estado al tanto Bonaparte de esta corriente de filtraciones, seguramente se hubiera arrepentido de haber comprometido la expedición con la presencia de tantos charlatanes profesionales. La indiscreción de St. Fond llegó a Londres el 13 de junio, aunque ya el día 11 se había recibido un mensaje de la misión diplomática en Florencia con información aún más fiable: el general francés Carvoni había revelado que la expedición, en la que él habría de participar, se dirigía a Egipto y después a la India. Dos días después, el ministro de Asuntos Exteriores escribió a su hermano: «Todo parece indicar que Bonaparte realmente se dirige a Egipto; y Dundas [ministro de la Guerra] aparentemente considera que el plan de atacar la India desde ahí no es tan descabellado como parece. Todavía no creo esto último, y en cuanto a lo primero, estoy desconcertado. Mas como el día 23 Bonaparte aún estaba frente a las costas de Tolón [error] y lord St. Vincent debe de haber enviado [las naves de Troubridge] a más tardar el día 21, todavía hay esperanza de que Nelson logre destruir todas estas visiones»[28].

NELSON VUELVE A ENCONTRAR EL RASTRO

Esta era, sin duda, la esperanza de Londres; una esperanza cuyas posibilidades de convertirse en realidad estaban limitadas por la incapacidad del gobierno británico de comunicarse con el Mediterráneo central y decir lo que quería o sabía. El 13 de junio, mientras lord Spencer le resumía a su hermano la situación, Nelson todavía estaba en el mar Tirreno, entre Córcega, Cerdeña y Sicilia. Se habían enviado órdenes de Londres con destino a la India y puntos intermedios para que las embarcaciones disponibles se dirigieran a Suez; particularmente al comodoro John Blanchett, a bordo del *Leopard*, de 50 cañones y en camino a la India, a quien se le encomendó organizar un pequeño escuadrón en el mar Rojo. Nadie podía adivinar cuándo le llegaría esta orden. Era asimismo difícil calcular cuándo se le podría hacer llegar a Nelson nuevas órdenes o información actualizada. St. Vincent, frente a las costas de Cádiz, tenía instrucciones, y buenas razones, para permanecer allí, bloqueando a los españoles y custodiando el estrecho de Gibraltar. Él ya le había enviado sus

naves más veloces a Nelson y no disponía de más. Podía enviar mensajes utilizando barcos neutrales, pero estos eran pocos y su propio enlace con Londres era endeble y lento. Ni siquiera estaba al tanto del paradero de Nelson de una semana para otra; y después de la segunda quincena de junio, cuando Nelson envió de vuelta desde Nápoles al bergantín *Transfer* con los partes, no volvió a saber absolutamente nada de él.

Nelson, en cambio, puede que recibiera algunas de las informaciones recogidas por Udney en Livorno, ya que entre sus papeles hay una copia de una carta de este último, que debió de haber recogido durante su regreso a la línea de reencuentro en Tolón, después de que el *Vanguard* quedara desarbolado. Esta carta solo menciona el poderío de las fuerzas de Tolón, no su destino. Pero poco después de zarpar de Nápoles el 18 de junio, recibió información fidedigna de que los franceses se dirigían a Malta. El 20 de junio, encontrándose ya en el estrecho de Mesina, entre Sicilia y el extremo sur de Italia, el cónsul británico en Mesina subió a bordo «para decirme que Malta había capitulado»; este último se encontró con que Nelson le había enviado un mensaje al gran maestre de la Orden de los Caballeros de Malta, instándolos a prepararse para defender la isla mientras iba en su ayuda.

Pero, su mensaje llegó tarde. Malta había sido tomada, tal como había predicho el cónsul Udney, el 26 de abril. Los caballeros no habían ofrecido resistencia; algo que no debió haber sorprendido a nadie, teniendo en cuenta que la Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan ya no era la de otros tiempos. Fundada originalmente para cuidar a los cristianos enfermos que peregrinaban a Tierra Santa, se convirtió durante las Cruzadas en una orden de monjes militares, quienes construyeron y defendieron castillos en todos los estados que participaron en las mismas. Presionados por los musulmanes, los caballeros fueron retirándose poco a poco de Jerusalén, Acre y la isla de Rodas, hasta terminar en Malta, donde hallaron nuevos bríos. En 1565, bajo el liderazgo del gran maestre De la Valette, frustraron los esfuerzos turcos por conquistar la isla y avanzar hacia el Mediterráneo occidental. Durante los siguientes doscientos años los caballeros hostigaron a la flota otomana, liberando a los galeotes cristianos y capturando a los turcos para sustituirlos. Ciertamente, la versión del cristianismo que practicaban los caballeros no contemplaba tonterías como amar al enemigo:

los catafalcos de los grandes maestres, en su iglesia principal en La Valeta, descansan sobre los hombros de bronce de turcos encadenados, doblados bajo el peso de su carga.

El gran maestre Hompesch no tenía la determinación de De la Valette. Cuando la armada de Bonaparte hizo su aparición el 9 de junio, negoció rápidamente un acuerdo: una pensión para él y la reubicación de los caballeros restantes. La única resistencia provino de los malteses comunes, pese a que no tenían en mucha estima a la decadente orden. El 18 de junio Bonaparte ya estaba nuevamente en marcha; dejando atrás administración y guarnición francesas, varias reformas civiles y eclesiásticas, e iglesias saqueadas. Fue una irrupción típicamente napoleónica que logró entre otras cosas que se distanciaran los malteses, uno de los pueblos más católicos de Europa. Si los caballeros hubiesen mostrado un poco más de fibra, alentando a los pobladores a que siguieran resistiendo, el final hubiera sido bien distinto. Nelson, a solo ciento ochenta kilómetros de distancia, y avanzando a toda velocidad, hubiera sorprendido a las fuerzas napoleónicas en una posición totalmente desventajosa, con su comandante y sus fuerzas anfibias en tierra firme y sus buques de guerra dispersos alrededor de la isla. El desastre hubiera sido inevitable.

Nelson, sin embargo, estaba malinterpretando las señales. Al escribirle al gran maestre Hompesch el miércoles 20 de junio desde las cercanías de Messina, prometió que estaría en Malta a más tardar el 22. Y así fue, o casi. Aún estaba convencido de que el objetivo de los franceses era Sicilia, y que Malta solo se utilizaría como base para su captura. Sus pensamientos, por tanto, lo llevaban por un rumbo equivocado. Pronto llegarían informaciones erróneas que lo desviarían aún más.

A primera hora de la mañana del 22 de junio, cuando había prometido estar en Malta, pero se encontraba realmente justo al sur del cabo Passaro, el punto del sudeste de Sicilia más cercano a Malta, le llegaron una tras otra noticias frescas de los franceses a partir de dos fuentes distintas. La primera la trajo Hardy, quien subió a bordo del *Vanguard* proveniente del *Mutine* a las seis y veinticinco de la mañana para informar de que había interceptado un bergantín que venía desde Ragusa (hoy Dubrovnik, en la costa adriática) con la noticia de que Malta había sido tomada. La segunda fue una

información del *Leander* notificando haber divisado cuatro buques sospechosos al este-sudeste.

Nelson decidió entonces consultar con sus capitanes qué hacer (algo poco característico en él). Aunque sus consultas antes de Trafalgar darían pie a la leyenda de la «banda de los hermanos», en aquellos momentos realmente se limitó a comunicarles lo que pretendía hacer, sin pedir opinión alguna. En 1798 ya era famoso por su confianza en sí mismo, por lo que resulta extraño que en ese momento sintiera la necesidad de recabar apoyo moral. De cualquier forma, era una situación extremadamente compleja. El bergantín de Ragusa había informado de que Malta había caído el viernes anterior y que la flota francesa había zarpado al día siguiente, los días 15 y 16 respectivamente. Era el día 22. Nelson debió de haber calculado que si los franceses se dirigían a Sicilia, ya habrían llegado, y él habría recibido la noticia durante los seis días intermedios. Al no recibir noticia alguna, concluyó que el objetivo francés era otro. Teniendo en cuenta que el viento soplaba en aquellos momentos del oeste, la flota napoleónica probablemente navegaba rumbo al este, lo que podía significar los Dardanelos y el mar Negro, pero que casi con certeza significaba Egipto. La conclusión, aunque convincente, necesitaba ser analizada por todos.

Los cuatro capitanes que mandó a buscar eran oficiales de experiencia y de su entera confianza: Saumarez del *Orion*, Troubridge del *Culloden*, Darby del *Bellerophon* y Ball del *Alexander*. En la cabina del *Vanguard*, les hizo el siguiente razonamiento: «con esta información [la de los "barcos sospechosos" y la del bergantín de Ragusa], ¿cuál es vuestra opinión? ¿Consideráis que debemos apoyar a Malta, o dirigirnos a Sicilia? Si la flota francesa se dirigiera a Alejandría [Egipto] y llegara sin contratiempo, nuestras posesiones en la India probablemente se perderían. ¿Consideráis que debemos partir de inmediato hacia ese lugar?».

Obtuvo todo tipo de respuestas. Berry, del propio *Vanguard*, estaba a favor de ir a Alejandría. Ball pensaba también que los franceses se dirigían a Alejandría. Darby consideraba que era probable; Saumarez y Troubridge destacaron la importancia de proteger Alejandría, sin dar su opinión acerca del destino de los franceses. Aun así, en conjunto ayudaron a Nelson a dar

el asunto por zanjado, lo que en breve demostró ser una decisión desafortunada.

Resuelto ya a salir a toda velocidad rumbo a Egipto, Nelson se ocupó perentoriamente del informe de avistamiento de «barcos sospechosos». Las naves que había enviado en su persecución mantenían un flujo constante de señales. A las cinco y media de la mañana, el *Culloden* informó de que corrían con viento en popa. A las seis y cuarenta y seis de la mañana, el *Leander* emitió la señal: «los buques sospechosos son fragatas», que fue reenviada por el *Orion* al buque insignia para que no hubiese equivocación alguna. Cuatro fragatas constituían una fuerza considerable, probablemente parte de una fuerza mayor; no era ilógico suponer que pudiesen pertenecer a la armada francesa. Sin embargo, poco después de las siete de la mañana, Nelson ordenó el regreso de las «naves perseguidoras». En su mente, como comentaba a los cinco capitanes que se encontraban en ese momento en la cabina del *Vanguard*, solo había dos posibilidades: regresar a Sicilia o dirigirse a Malta; alternativamente, tomar rumbo a Egipto a toda velocidad, con el viento a su favor. Nunca consideró, quizá ni en su fuero interno, la opción de situar a la flota en formación de exploración y seguir a los «barcos sospechosos» para ver si acompañaban a otros. El capitán Thomas, del *Leander*, no podía entender y apenas pudo soportar la negativa de su jefe a dar seguimiento a un indicio tan obvio acerca de la ubicación del enemigo. A las ocho y veintinueve de la mañana, volvió a enviar la señal: «los barcos avistados son fragatas», pero Nelson no se inmutó. El *Leander*, el *Orion* y el *Culloden* tuvieron que regresar y reincorporarse a la flota que ya navegaba a toda vela rumbo a Alejandría.

Este episodio recuerda los intercambios entre el almirante Nagumo y la tripulación de los aviones de exploración del crucero *Tone*, de la batalla de Midway, en la mañana del 4 de junio de 1942. Con una diferencia: en esta ocasión, era el almirante el que estaba desesperado por conocer qué tipo de buques habían avistado los pilotos, y estos los que no reaccionaban lo bastante rápido. En su primer mensaje decían haber avistado al enemigo; en el segundo, los buques enemigos eran cruceros y destructores, lo que no constituía una amenaza para Nagumo. Solo en el tercer mensaje, enviado casi una hora después del primero, se informó de que «el enemigo está

acompañado por lo que parece ser un portaaviones», una amenaza realmente seria. A pesar de las diferencias, existe la similitud de que, de haber estado el comandante en sintonía con su fuerza de reconocimiento, el enemigo habría sido destruido.

No obstante, hay que decir que Nelson quizá hubiese hecho caso a sus barcos exploradores de haber tenido una información clave: la fecha exacta en que Bonaparte zarpó de Malta. El bergantín de Ragusa había dicho que el sábado 16 de junio, pero en realidad no zarpó hasta el martes 19, y el 22, cuando se divisaron los «barcos sospechosos», solo llevaba tres días navegando. Nelson le estaba prácticamente pisando los talones a Bonaparte, pero no lo sabía. Quizá solo estuviera a unos cincuenta y cinco kilómetros de distancia. Aquella noche, en medio de la niebla, los franceses escucharon campanadas y cañonazos a manera de señales, sin duda provenientes de las naves de Nelson. La armada francesa, sin embargo, alertada por las fragatas avistadas esa mañana, navegaba en silencio, con las naves bien cercanas para protegerse mutuamente. Al amanecer, Nelson los había adelantado y estaba más allá del horizonte. Se había perdido la oportunidad de un encuentro decisivo.

HACIA ATRÁS Y HACIA DELANTE

Puede que el capitán del bergantín de Ragusa estuviera equivocado; también pudo haber sido malinterpretado. No sabemos qué idioma hablaba, quizá italiano, quizá serbocroata u otro idioma del Mediterráneo. Como sugiere Alfred Mahan en su biografía de Nelson, de haber hecho él personalmente este interrogatorio, quizá hubiera podido obtener más información (pues sabía interrogar y su intelecto estaba agudizado por la ansiedad y el constante análisis de los elementos del complejo problema a que se enfrentaba); pero cuando Hardy subió a bordo del *Vanguard* habían pasado dos horas desde la interceptación del bergantín, y este ya se encontraba fuera de su alcance. De cualquier forma, Nelson estaba desesperado por seguir avanzando. El viento estaba a su favor y durante los siguientes seis días lo hizo notablemente, llegando a cubrir doscientos setenta kilómetros en veinticuatro horas. El 28 de junio avistó Alejandría y

pasó la noche sondeando la profundidad del mar en la zona del litoral, pues la Marina Real contaba con pocas cartas náuticas del Mediterráneo oriental. Le preocupaba, sin embargo, el que no hubiese señales de la armada francesa; y cuando a la mañana siguiente Hardy regresó en el *Mutine* después de haber estado en tierra, sus temores se confirmaron. Hardy no había podido localizar al cónsul británico (a quien Nelson había escrito) porque estaba en un viaje de trabajo, y el comandante de la guarnición otomana, se presentó para comunicarles que los franceses no habían llegado, que los turcos no estaban en guerra con los franceses, y que los británicos, aunque podían reabastecer sus barcos de agua y provisiones como de costumbre, deberían irse. Nelson no demoró en hacerlo, zarpando en la mañana del sábado 30 de junio. Estaba convencido de que se había equivocado, y que la expedición francesa tenía otro rumbo, quizá hacia la misma Turquía. Cuatro días después, dejando Chipre a estribor, se encontró en el golfo de Antalya.

Si Nelson hubiera controlado su impaciencia, los franceses habrían caído por sí solos en sus manos. Veinticinco horas después de su partida, la flota francesa fondeaba al este de Alejandría y comenzaba a desembarcar sus tropas. Esta fue la segunda o la tercera, quizá incluso la cuarta vez que Nelson estuvo a punto de dar con los franceses. De no haber sido por el mal tiempo, pudo haber sorprendido a Bonaparte al salir de Tolón. De no haber sido por su preocupación por proteger Nápoles, pudo haber aniquilado la flota en Malta. De no haber sido por su negativa a seguir los «barcos sospechosos», pudo haber acabado con la flota en alta mar el 22 de junio. De haber esperado un día más en Alejandría, sin lugar a dudas la hubiera destruido u obligado a rendirse en el delta del Nilo. Sea como fuere, ahora se alejaba de su presa, mientras Bonaparte y un puñado de sus futuros mariscales victoriosos, Berthier, Lannes, Murat, Davout y Marmont, eran llevados a la costa para, cómodamente, tomar posesión de Egipto.

Nelson, en cambio, estaba frenético. «Su mente ansiosa y activa», escribió el capitán Ball, «no le permitía quedarse ni por un momento quieto». ¿A dónde ir? Decidió primero «seguir hasta la costa de Caramania», en el sur de Turquía, según le escribió después a sir William Hamilton. Su conclusión de diez días antes, de que los franceses se dirigían

al este parecía haberlo convencido de que, si no estaban en Egipto, entonces tenían que estar en algún otro lugar de los dominios del sultán turco. Nelson había advertido los preparativos del mando militar de Alejandría, «los buques de línea […] desembarcando sus cañones», «los turcos preparándose para resistir», como escribiría más tarde a St. Vincent y a sir William Hamilton, respectivamente; pero, sin la presencia de los franceses, debió haber interpretado aquello como elementos de una alerta general otomana. Esto, o mejor, su prematura decisión de partir, revela un estado poco común de confusión mental, análisis superficial y constante nerviosismo, los cuales distaban de ser sus rasgos característicos.

El 4 de julio llegó al golfo de Antalya, y al no encontrar nada, tomó nuevamente rumbo oeste, primero para cruzarse con los franceses, si aún navegaban rumbo a Egipto, después, hacia el sur de Creta, brevemente rumbo norte hacia Grecia, y por último, a Sicilia una vez más, a donde llegó el día 20. Frente a las costas de Siracusa se reabasteció de agua y provisiones, y escribió tres cartas el 20 de julio: a su esposa, a sir William Hamilton y a St. Vincent. Las breves palabras que escribió a su esposa le salieron del alma. «No he podido encontrar la flota francesa […], sin embargo, nadie podrá decir que no lo he intentado». Ante Hamilton se quejó una vez más de la «falta de fragatas», causa de «todos mis infortunios». También tomó las disposiciones necesarias para que sus cartas fuesen enviadas al ministro de Asuntos Exteriores y a St. Vincent. Ellos, por supuesto, no tenían la más mínima idea de dónde se encontraba Nelson, lo mismo que le sucedía a Nelson con los franceses. A St. Vincent, además de un resumen y justificación de sus andanzas desde que el *Vanguard* fuera desarbolado, escrito el 29 de junio (y que el capitán Ball le instó a no enviar), volvió a insistirle sobre la cuestión de la falta de fragatas, «a lo cual se debe mi ignorancia de los movimientos del enemigo»; y entonces esbozó su próximo plan: «entrar en la boca del archipiélago [griego], donde, si el enemigo ha ido a Constantinopla, lo sabremos de inmediato; si no obtenemos información ahí, tomaremos rumbo a Chipre, donde nos enteraremos de si están en Siria o Egipto».

Terminó, sin embargo, repitiendo «un informe de que el 1 de julio los franceses fueron divisados frente a las costas de Candia [Creta], pero no

puedo saber en qué parte de la isla». Al salir de Siracusa el 24 de julio, sus últimas palabras a Hamilton fueron: «¡No hay fragatas!; a esto se ha atribuido, y puede seguir atribuyéndose, el que haya perdido a la flota francesa». Con o sin fragatas, la suerte de Nelson estaba a punto de cambiar. El 28 de julio, navegando al sur de Grecia, envió al *Culloden* al golfo de Koróni (en la actualidad Mesenia, la entrada occidental al Peloponeso), donde obtuvo la información de que «la flota enemiga había puesto rumbo al sudeste desde Candia hacía cuatro semanas». La noticia provino del gobernador turco, quien había oído, en Constantinopla, que los franceses estaban en Egipto. El *Culloden* también se había encontrado con un bergantín francés proveniente de Limassol, Chipre, que confirmó la información del gobernador turco; como también lo hizo el capitán de un buque mercante interceptado por el *Alexander*. A estas alturas, la flota de Nelson había interceptado cuarenta y un buques mercantes durante sus idas y venidas, y hubiera interceptado aún más si no fuera porque el almirante francés capturaba cualquier barco que encontraba en el camino de su flota; lo que resultó ser, sin duda, una fructífera medida de contrainteligencia.

La visita al golfo de Koróni puso fin a la escasez de información. Nelson ahora tenía buenas razones para creer que Bonaparte no estaba en Corfú, su destino más probable si se hubiese dirigido hacia Grecia; que no iba a Constantinopla; y que no estaba ni en la costa sur de Turquía ni en Chipre. Las fuerzas francesas podían haber desembarcado en Siria (un topónimo que en esa época comprendía también lo que es hoy Israel y el Líbano), pero, de ser así, a Alejandría deberían de haber llegado noticias de ello. Por tanto, el 29 de julio navegó a toda vela rumbo a esta última, con muy buen tiempo; durante las veinticuatro horas del 31 de julio, por ejemplo, la flota navegó doscientos noventa kilómetros a una velocidad promedio de casi ocho nudos, un ritmo realmente muy rápido para buques de línea.

La llegada, el 1 de agosto, fue por un corto periodo de tiempo una copia fiel de la decepción sufrida el 30 de junio. La bahía estaba vacía. Sin embargo, una breve exploración hacia el este, bordeando la costa, disipó sus temores. A las dos y media de la tarde, un guardiamarina, desde lo alto del trinquete del *Goliath*, divisó un grupo de mástiles en la bahía de Abukir.

Queriendo ser el primero en dar la noticia, se deslizó a cubierta, pero rompió una driza al izar las banderas para avisar al *Vanguard*. De modo que fue el *Zealous* el primero en enviar la señal a Nelson: «Dieciséis veleros de línea fondeados desde el este hacia el sur».

La información, así y todo, no era muy exacta. El almirante Brueys estaba al mando de trece navíos de línea, pero también de cuatro fragatas, dos bergantines, dos brulotes y una serie de cañoneras más pequeñas; aunque los que verdaderamente importaban eran los trece primeros, incluyendo el enorme *L'Orient* de 120 cañones, tres navíos de 80, y nueve de 74. No todos tenían la misma munición; unos, por ejemplo, usaban balas de 18 libras y no de 32. Algunos eran muy viejos, a veces de hasta cincuenta años, y no estaban tan bien construidos como los barcos ingleses. Aun así, el *Victory*, que llegararía a ser usado por Nelson como buque insignia en Trafalgar, tenía por entonces cuarenta años de servicio. Sin embargo, ni la edad, ni el peso del metal eran realmente factores decisivos. Cosas como la maniobrabilidad de los navíos, y la pericia y la sed de sangre de sus tripulantes, tenían un peso mucho mayor. Los británicos eran maestros en marinería, a diferencia de los relativamente inexpertos oficiales y tripulantes de Bonaparte. El código de conducta revolucionaria había privado a la marina francesa de muchos de sus mejores oficiales, y el servicio militar en el ejército le había robado buena parte de sus hombres. Además, la avalancha de éxitos en escenarios terrestres había mitigado la sed de victoria de la marina francesa de guerra. Ganar en el mar no era esencial para Francia; sí lo era para los británicos como pueblo y para la Marina Real como cuerpo militar.

Como señalaría sir Arthur Bryant, conocido estudioso del papel de Gran Bretaña en las guerras de la Revolución y el Imperio franceses, Bonaparte nunca había visto, y por tanto no podía imaginar, «el asombroso poder de destrucción de un navío de línea británico en acción». Ya desde el siglo XVII, la Marina Real se había convertido en un temible instrumento de guerra, imbuido además de una implacable sed de sangre desde su derrota en la guerra de Independencia estadounidense. El dominio franco-español de los mares en 1780 y 1781 fue percibido por la armada como una afrenta a lo que sentía como un derecho inalienable, y desde que se reanudaron las

hostilidades en 1793, no había cejado en su determinación de humillar al enemigo. Bonaparte, el cerebro de la expedición egipcia, se encontraba ahora lejos de su flota, ganando nuevas victorias ante enemigos inferiores en el interior de Egipto[*]. De haber estado más cerca, quizá hubiese alejado a su flota hacia un lugar seguro, probablemente Corfú, desde donde podía movilizarla rápidamente en caso de necesidad, y donde hubiera constituido, además, una amenaza para las líneas de comunicación de Nelson. Sin embargo, el concepto de una flota que con su sola existencia influyera en el curso de los acontecimientos debía de resultar extraño a la mentalidad activa y agresiva de Bonaparte. Por tanto, ordenó que Brueys permaneciera en aguas egipcias, pero situando la flota bajo la protección de los cañones de Alejandría. Con este fin, la flota fondeó en la bahía de Marabout, donde había desembarcado al principio la expedición francesa; claramente, no era el mejor lugar para hacerlo. Alejandría, por otra parte, era un puerto difícil, de poco calado y fácil de bloquear. Por lo tanto, finalmente se decidió a trasladar las naves hacia la bahía de Abukir, dieciséis kilómetros al este.

Brueys había anclado sus naves en una posición que pensó haría imposible el triunfo del esperado ataque británico. Estaban en formación de luna creciente, con las proas apuntando hacia el castillo de Abukir, la isla de Abukir a estribor, y bajíos entre ellos y la costa a babor. Los británicos solo podrían acercárseles por dos direcciones: por el sur de la isla de Abukir (aunque el viento del norte impediría tomar este curso), o aprovechando la brecha entre la isla y el castillo. Brueys había descartado la posibilidad de un ataque por esta brecha, considerando que aunque los británicos lograran atravesarla, no encontrarían aguas suficientemente profundas como para poder pasar por los flancos de su formación; esto es, entre su línea y la isla de Abukir, o entre su línea y los bajíos costeros. Había reforzado sus defensas enlazando la mayoría de sus barcos entre sí, con unos ciento sesenta metros de separación, y ordenando colocar tensores en los cabos de las anclas, los cuales, conectados a un cabrestante, podían usarse para hacer girar las naves por la popa o la proa, de manera que fueran maniobrables a pesar de estar ancladas. No todos los capitanes franceses, sin embargo, habían terminado de colocar los tensores para cuando comenzó la batalla.

La posición francesa era lo bastante impresionante como para disuadir a un enemigo cauteloso; pero los británicos no eran cautelosos, y además sabían observar. Foley, el capitán del *Goliath*, tenía en su poder una de las dos cartas náuticas de la costa con que contaba la flota; una carta de calidad, que mostraba la profundidad del mar hasta la misma línea costera[29]. Más importante aún, Foley fue capaz de analizar rápidamente la forma en que los franceses estaban fondeados, como pronto haría también el mismo Nelson, quien le comentó a Berry, su capitán de banderas en el *Vanguard*, que «donde había espacio para que un buque enemigo girase, había espacio para que uno de los nuestros fondease»[30]. Foley se percató inmediatamente de ello al pasar por la brecha entre el castillo y los bajíos; así pues, dirigió al *Goliath* rumbo a la costa, para rodear al *Guerrier* que estaba al frente de la línea de Brueys, y así colocarse detrás de los buques enemigos.

Foley tenía la intención de fondear al lado del *Guerrier*, al que disparó al pasar por su popa; pero la tripulación no detuvo el navío a tiempo y el *Goliath* terminó frente al *Conquérant* y el *Spartiate*. Este error en realidad no tuvo mayores consecuencias, pues los buques británicos que venían por su popa, el *Zealous* y el *Audacious* lo siguieron de inmediato. Ellos también se sumaron al cañoneo contra el *Guerrier*, que recibió sucesivamente el fuego de cuanto navío pasó por su lado, quedando rápidamente desarbolado; mientras, el *Theseus* buscaba una posición que le permitiera cañonear tanto al *Spartiate* como al *Aquilon*; Miller, el comandante del *Theseus*, era de Nueva York, uno de los dos norteamericanos leales a la corona que había entre los capitanes de Nelson.

La cabeza de la línea de combate francesa estaba ahora, por tanto, en medio de un duro combate contra oponentes anclados a su alrededor. El *Vanguard*, que venía detrás del *Theseus*, tomó un rumbo distinto, pasando al lado de la línea que daba a mar abierto para fondear frente al *Spartiate*, que se encontró así entre dos fuegos. El *Minotaur* entabló combate con el *Aquilon*, que también quedó entre dos fuegos; mientras que el *Defence* se detenía frente al *Peuple Souverain*, que ya recibía el fuego del *Orion* desde el otro lado.

El centro de la línea francesa estaba compuesto por los buques más pesados, el *Franklin*, de 80 cañones, *L'Orient*, de 120, y el *Tonnant*, de 80; el otro buque de 80 cañones, el *Guillaume Tell*, se hallaba a cierta distancia, pues era el tercero de la línea desde el extremo opuesto. Ya caía la noche cuando aparecieron los buques británicos que atacarían el centro francés: primero el *Majestic*, que no maniobró bien y terminó ante otro buque de 74 cañones que se encontraba más lejos; después el *Bellerophon*, el *Alexander* y finalmente el *Swiftsure*. Los dos últimos, ubicándose hábilmente en brechas a popa del *Franklin* y *L'Orient*, respectivamente, lograron infligir graves daños sin recibir demasiados ellos mismos. El *Bellerophon*, en cambio, que se situó al lado de *L'Orient*, tuvo pérdidas considerables al entablar combate con el buque más potente de la línea, perdiendo el palo mayor y la mesana, y sufriendo daños en el trinquete. A las diez su situación empezó a mejorar, cuando el fuego de los cañones del *Swiftsure* y el *Alexander* comenzó a arrasar el buque insignia francés de proa a popa. La carnicería fue espantosa; el almirante Brueys, herido de gravedad, insistió en permanecer en el puente hasta que un proyectil finalmente acabó con su vida. Bajo cubierta había heridos por doquier, entre ellos el joven hijo del capitán Casabianca. El teniente Webley, del *Zealous*, observó que también había pertrechos altamente inflamables, cuando el barco comenzó a arder. El capitán del *Swiftsure* ordenó que apuntasen hacia el centro de las llamas, para así evitar que la tripulación francesa pudiera apagarlas. En poco tiempo se hizo evidente que estallaría el polvorín, y tanto sus vecinos ingleses como franceses cortaron los cabos del ancla para alcanzar lo que esperaban fuera una distancia segura. El *Alexander* se alejó a la deriva, como también hicieron el *Tonnant*, el *Heureux* y el *Mercure*, hasta que anclaron de nuevo o encallaron. El capitán del *Swiftsure*, que se encontraba justo delante de *L'Orient*, estimó que era mejor permanecer donde estaba; calculó que la explosión le pasaría por encima.

Y así fue. La enorme explosión lanzó al aire a cientos de metros de altura pedazos de maderos, mástiles, sogas y cuerpos, que después cayeron sobre las aguas de la bahía en un radio de dos kilómetros, deteniendo temporalmente la batalla. El ruido se oyó en Alejandría, a dieciséis kilómetros de distancia. Cuando el combate se reanudó, un cuarto de hora

más tarde, el balance de fuerzas había cambiado decisivamente. La pérdida de *L'Orient* y el movimiento del *Tonnant*, que, desarbolado, derivaba a retaguardia, dejó una gran brecha en el centro de la línea francesa, que se agrandó cuando el *Heureux* y el *Mercure* cortaron también sus cabos y encallaron; aunque sus tripulaciones siguieron disparando los cañones. La flota francesa había caído en un caos casi total, con su almirante muerto, el buque insignia destruido, y el resto de la flota dividido en dos grupos. En el grupo que estaba delante, el *Guerrier*, cuya tripulación había luchado heroicamente y cuyo capitán había rechazado veinte llamadas a que se rindiera, finalmente arrió su vela, desarbolado y destruido después de batallar a lo largo de tres horas. El *Conquérant*, después de otro valeroso intento por resistir, también terminó por capitular. El *Spartiate*, el tercero en la línea, se rindió después de solo dos horas (fue el primero en hacerlo), pero con doscientos muertos y heridos a bordo, mientras los sobrevivientes bombeaban agua para mantener el buque a flote. El *Aquilon* se rindió poco después, con ochenta y siete muertos y doscientos trece heridos a bordo. El *Peuple Souverain*, el quinto buque en el orden de batalla, estaba a la deriva, fuera de la línea, quizá porque sus cabos habían sido cortados por el cañoneo. El *Franklin*, todavía en la línea, había dejado de combatir después de haberse incendiado cuatro veces, la última al caerle encima restos en llamas de la explosión de *L'Orient*. Y así, a primera hora de la mañana del 2 de agosto, la flota francesa estaba constituida por una vanguardia destrozada y vencida, un espacio vacío en el centro, y una retaguardia donde reinaba la confusión. El *Franklin*, fondeado delante de la posición original de *L'Orient*, abrió fuego otra vez tras la explosión de este, pero fue obligado rápidamente a rendirse. A popa de la brecha, algunos de los buques franceses que habían encallado tras cortar los cabos, el *Heureux* y el *Mercure*, siguieron combatiendo desde la costa durante varias horas. Por su parte, el almirante Villeneuve, en el *Guillaume Tell*, finalmente decidió que su deber era escapar, y así cortó su cabo y salió de la bahía, seguido por el *Généreux* y las fragatas *Justice* y *Diane*. Tras de sí dejó el *Tonnant* y el *Timoléon*, ambos desarbolados, que con heroica pero inútil tozudez siguieron combatiendo hasta la tarde del 2 de agosto. El *Tonnant* arrió más tarde su bandera; pero la tripulación del *Timoléon* dejó las suyas en alto

cuando se incendió el buque, escapando a remo hasta la costa para evitar ser capturada.

Nelson había logrado una victoria aplastante, tan completa como nunca antes se había visto en la época de las batallas navales con veleros; solo comparable en la historia naval a la aniquilación de la flota rusa por Japón en la batalla de Tsushima en 1905. De los navíos de línea enemigos, dos habían escapado, mientras que otros dos habían volado en pedazos y los nueve restantes habían sido capturados o forzados a encallar. Nelson no había perdido ninguno de los suyos. El *Culloden*, encallado mientras se acercaba a la zona del ataque, para ira del belicoso Troubridge, fue reflotado; el *Bellerophon* y el *Majestic*, los buques más afectados, lograron sobrevivir. Las bajas de Nelson (este mismo había recibido una herida grande en la cabeza al inicio de la batalla) fueron de doscientos ocho muertos y seiscientos setenta y siete heridos. Los franceses, por su parte, habían tenido más de mil heridos y varios miles de muertos, mil de los cuales se debieron a la explosión de *L'Orient*[31].

Fue el carácter de la batalla lo que determinó el alcance de la matanza; los buques fondeados uno al lado del otro, disparando a quemarropa, causaron una carnicería espantosa entre sus tripulaciones. En los combates en el mar abierto, donde los barcos podían maniobrar, no había tantas pérdidas de vidas humanas. Así y todo, en Copenhague, durante una batalla que Nelson libraría en 1801 casi bajo las mismas circunstancias que en la batalla del Nilo, hubo solo cuatrocientos setenta y seis muertos y quinientos cincuenta y nueve heridos. Un instinto asesino vició la atmósfera en el Nilo, alimentando tanto la determinación británica de imponerse como la francesa de no sucumbir.

Es difícil precisar qué motivaba a los franceses: fervor revolucionario, sin duda; la inspiración de Bonaparte, por supuesto; quizá también la decisión de no regresar al estado de inferioridad en que tradicionalmente se encontraban antes de su renacimiento naval durante la guerra de Independencia estadounidense. El análisis de las motivaciones británicas, por otra parte, es más sencillo. La victoria era un modo de vida para los marineros que servían a las órdenes de Nelson. Consideraban inferiores a todas las demás razas; y la victoria sobre las mismas, por la cual estaban

dispuestos a luchar sin tregua, era para ellos el único resultado posible. Además, Brueys había tenido la flota británica en jaque durante casi tres meses. Una vez acorralado, este se convirtió en el blanco de toda la frustración acumulada.

Y en la flota de Nelson nadie se sentía tan frustrado como él mismo: durmiendo mal, comiendo poco, quejándose en cada carta de la mala suerte que lo acosaba. La falta de fragatas, la falta de ayuda por parte de aquellos que consideraba que debían apoyarlo, eran sus temas insistentes. Llegó a pensar que el destino estaba en su contra; que una y otra vez tomaba la decisión correcta, pero algún espíritu maligno se interponía y daba al traste con sus mejores intenciones. En una carta dirigida a St. Vincent, escrita en el peor momento de la campaña (la carta que el capitán Ball había pedido que no enviase) detallaba sus contratiempos. La redactó frente a las costas de Alejandría durante su primera visita, cuando se encontró la bahía vacía:

> La única objeción que se me pudiera hacer sería: «No debías haber emprendido un viaje tan largo sin disponer de información fiable adicional sobre el destino del enemigo». A lo que seguidamente respondería que de dónde iba a conseguirla. Los gobiernos de Nápoles y de Sicilia, o no la tenían o no quisieron dármela. ¿Debí haber esperado pacientemente a que me llegasen informes fidedignos? Si Egipto era su objetivo, podían haber llegado a la India antes de yo enterarme. Me parecía vergonzoso quedarme con los brazos cruzados. Por tanto, actué según mi entendimiento, y así se me debe juzgar, para bien o para mal. Estoy a merced de la decisión de su señoría, (que en este caso, considero representa al tribunal de mi país) y, si tomando en cuenta todas las circunstancias, se estima que no actué como es debido, entonces, en aras de mi país, debo pedir que se me sustituya, pues en este momento, cuando sé que los franceses no están en Alejandría, continúo teniendo el mismo criterio que cuando estaba frente a las costas del cabo Passaro (en el extremo sudeste de Sicilia, los días 21 y 22 de junio); a saber, que dadas todas las circunstancias, yo estaba en lo cierto cuando me dirigí hacia Alejandría, y me atengo a ese criterio, para bien o para mal[32].

Es difícil no simpatizar con el análisis que hace Nelson de sus decisiones y acciones. Cometió errores durante sus setenta y tres días de búsqueda, desde la gran tormenta del 18 de mayo hasta el momento en que entabló combate con Brueys el 1 de agosto; especialmente al decidir no ir en pos de las fragatas francesas avistadas frente a las costas de Sicilia el 22 de junio, y al no esperar en Alejandría hasta el día 29, cuando era obvio que los turcos se preparaban para alguna acción militar. De haber controlado su impaciencia durante veinticuatro horas, habría ganado lo que pudo haber sido la batalla naval más importante de la historia. Por otra parte, si se analiza la campaña de Nelson en el Nilo, resulta intachable si se la considera como una operación de inteligencia llevada a cabo sobre la marcha por un jefe militar. Las limitaciones con que trabajó son evidentes: sin fuerza de reconocimiento (la «falta de fragatas»); sin forma de comunicarse con fuentes de información en tierra, a no ser que él mismo desembarcara y contactase con ellos; sin la seguridad de que la información obtenida fuese fiable, aun proviniendo de fuentes amigas (recuérdese la parquedad informativa de Hamilton y Acton); sin acceso a las fuentes centrales de inteligencia de su base en Gran Bretaña (los mensajes del Mediterráneo a Londres tardaban de tres a cinco semanas; y esperar una respuesta el doble); y sin garantías de que la información enviada desde Gran Bretaña llegara a su destino. Esto sin contar con otras limitaciones, como la activa campaña de intoxicación llevada a cabo por el enemigo (como la manipulación de la prensa oficial) y los ingentes esfuerzos de este por privarlo de fuentes locales de información (como la captura, bajo órdenes de Brueys, de cuanto buque mercante encontrase a su paso la flota francesa rumbo a Alejandría).

Por consiguiente, Nelson tuvo necesariamente que optimizar la adquisición de información de fuentes locales (particularmente los interrogatorios a oficiales turcos en el Peloponeso y a capitanes de buques mercantes encontrados frente a las costas de Creta tras su primer paso por Alejandría), la cual contenía datos erróneos (como el de que los franceses se habían ido de Malta tres días antes de la fecha real); además de guiarse por su propio «entendimiento».

¿Podemos reconstruir la imagen que Nelson debió haberse formado de la situación estratégica una vez enterado de que Bonaparte había zarpado de Tolón después de la gran tormenta del 18 de mayo? Desde un inicio acertó al rechazar la posibilidad de que Napoleón estuviese navegando hacia España para atacar a Portugal, o que estuviese saliendo del Mediterráneo para invadir Irlanda; en todo caso, la presencia de la flota de St. Vincent en Gibraltar neutralizaba esta última amenaza. Por lo tanto, una vez que supo que Bonaparte había tomado rumbo al este, tuvo que haberse devanado los sesos pensando en el objetivo más probable de la expedición napoleónica. Realmente había solo tres posibilidades. El Mediterráneo no es un mar, sino dos mares, separados por un estrecho de solo trescientos sesenta kilómetros entre Sicilia y Túnez. En el contexto político de 1798, los únicos objetivos de interés para los franceses al oeste del estrecho eran la propia Sicilia y su capital política, el reino de Nápoles; la captura de Malta no se descartaba como alternativa, pero siempre sería solo un paso preliminar para llegar a Sicilia. Al este del estrecho las posibilidades se multiplicaban, pero no ilimitadamente. El callejón sin salida del Adriático podía descontarse. Sus aguas ya estaban, o bajo el control de Francia, o bajo el de Austria, con la que Francia no estaba en guerra; o bajo el de Turquía, que no era su enemiga.

El resto del Mediterráneo oriental estaba dominado por los turcos, y bien pudiera ser, razonaba Nelson, que la República francesa, a pesar de su larga alianza con el emperador otomano, hubiese decidido invadir su territorio; no porque quisiera acabar con su gobierno, sino para usar sus tierras como trampolín hacia los objetivos británicos de más al este. En ese caso, si los franceses fuesen a pasar por los Dardanelos en dirección a Constantinopla, una de las posibles rutas pasaba por Anatolia hasta llegar al golfo Pérsico; la otra pasaba por Alejandría, remontando el mar Rojo, y de ahí al océano Índico desde otra dirección. En cualquiera de los dos casos, las ricas posesiones de los británicos en el subcontinente indio serían el objetivo.

El reino de Nápoles, con Malta como objetivo secundario; Constantinopla; Egipto: esas eran las tres cartas que Nelson debía barajar. Ya el 22 de junio, cuando sabía que los franceses habían atacado Malta,

pero habían seguido adelante, Nelson suponía que el punto de desembarco de Bonaparte sería Egipto. Sicilia implicaba un retroceso, que contradecía a los vientos y a la información disponible. Pasar por Constantinopla requería dar una vuelta demasiado grande para llegar al subcontinente indio. Alejandría era, sin duda, la ruta más directa. Después de consultar con sus capitanes a bordo del *Vanguard* el 22 de junio, Nelson estaba convencido de que encontraría a la flota francesa en Egipto, y no se equivocaba. Solo imprevistos, y dos errores de apreciación, le impidieron cosechar el fruto de su análisis de la información.

La persecución de Bonaparte hasta el Nilo guarda cierto parecido con otra persecución que tendría lugar ciento dieciséis años más tarde, cuando las flotas mediterráneas de Francia y Gran Bretaña intentaron trabar combate (sin éxito) con el acorazado alemán *Goeben* y su escolta el *Breslau*, los cuales lograron escapar y acogerse a la protección turca en Constantinopla. Los ciento y tantos años transcurridos, y la consiguiente evolución tecnológica, habían favorecido más al perseguidor que al perseguido, permitiendo la transmisión casi inmediata de información, suponiendo que esta fuera precisa, lo que en 1914 resultaba casi tan poco probable como en 1798, y aceptando que no hubiera interpretaciones poco felices por parte del Almirantazgo. La velocidad de la persecución casi se había triplicado, saltando de ocho hasta más de veinticuatro nudos. Por otra parte, la necesidad de reabastecerse de combustible, a menudo en cuestión de días, hacía que los barcos dependieran de determinados puertos y buques carboneros, limitando su libertad de acción a extremos que Nelson, quien se movía con el viento, habría encontrado sumamente frustrantes. Aun teniendo en cuenta que el viento podía amainar o soplar en dirección opuesta, las flotas de veleros tenían una autonomía operativa que no conocerían las naves más modernas hasta la aparición de la energía nuclear.

El almirante Souchon, al mando del *Goeben* y el *Breslau*, había estado en el Mediterráneo desde 1912, utilizando los puertos austriacos del Adriático como bases, o reabasteciéndose en puertos italianos o españoles. El 4 de agosto de 1914, por la mañana temprano, Souchon bombardeó los puertos franceses de Philipeville y Bône en el norte de África. No causó muchos estragos; solo los suficientes para recordarle a Lapeyrène, el

comandante de las fuerzas francesas en el Mediterráneo, que podía interrumpir el traslado del XIX cuerpo del ejército de Argelia a Francia. Souchon zarpó entonces hacia el estrecho de Mesina (donde Nelson no pudo dar con los franceses en 1798) para reabastecerse de carbón. En el camino se encontró con las principales unidades de la flota británica del Mediterráneo, los acorazados *Indefatigable* e *Indomitable*. Tenían órdenes de impedir el acceso de todo barco enemigo al estrecho de Gibraltar; una necesidad tan perentoria para el gobierno británico en 1914 como lo fue en 1798, cuando consideró la posibilidad de una invasión a Irlanda por parte de la flota francesa anclada en Tolón.

El capitán Kennedy, al mando del escuadrón acorazado, cambió inmediatamente su curso; pero como Gran Bretaña aún no estaba en guerra con Alemania (al menos, no lo estaría hasta la medianoche) se mantuvo a distancia. Souchon navegó a toda máquina y logró dejar atrás a Kennedy; un desenlace poco meritorio para los ingleses, teniendo en cuenta que los buques británicos habían alcanzado hasta veintiocho nudos en pruebas, y que el *Goeben* tenía problemas en sus calderas que reducían su velocidad máxima a veinticuatro o incluso veintidós nudos.

Menos meritorio aún fue el hecho de que, con Souchon reabasteciéndose de carbón en Mesina dentro del periodo de gracia establecido (lo mismo que le aconteció a Nelson en su primera visita a Alejandría), el almirante sir Berkeley Milne, al mando de la flota británica del Mediterráneo, dispuso sus fuerzas de tal forma que Souchon se pudo escabullir. Guardando el debido respeto (tal vez un poco exagerado) a la neutralidad italiana, mantuvo sus barcos alejados del estrecho de Mesina, desplegándolos hacia el oeste de Sicilia para evitar que se reanudasen las interferencias alemanas con los convoyes de tropas franceses. Sabía que Souchon podía ir en dirección contraria para unirse a la flota austriaca en el Adriático, pero contaba con un escuadrón subordinado formado por cuatro cruceros blindados al mando del almirante Ernest Troubridge (un descendiente del Troubridge de Nelson), situados frente a la costa occidental de Grecia para impedir cualquier movimiento en esa dirección. Desafortunadamente, Milne comunicó a Troubridge la advertencia del Almirantazgo de no atacar a una «fuerza superior».

El Almirantazgo, que en este caso equivalía a su jefe político, Winston Churchill, lo que quiso decir fue que la flota de Milne no debía entablar combate con los acorazados de Austria o Italia, esta última signataria de la Triple Alianza austro-germano-italiana, a la que aún pertenecía. Desafortunadamente, la interpretación de Milne, y por lo tanto de Troubridge, fue que no debían entrar en combate con el *Goeben*, un navío de por sí muy poderoso. Como resultado, Troubridge delegó la misión de seguir al *Goeben*, primero en el *Gloucester*, un crucero ligero que, a pesar de tener mucha menos potencia de fuego que el acorazado alemán, emprendió el ataque con coraje; y posteriormente en el *Dublin*, otro crucero ligero, que no logró encontrar a los alemanes. Troubridge tenía una idea clara de las opciones que se le ofrecían a Souchon: sabía, por el *Gloucester*, que Souchon se dirigía a toda máquina hacia Grecia y el mar Egeo; supuso, correctamente, que los alemanes, o bien seguirían ese rumbo, o bien tomarían la dirección opuesta, hacia el Adriático, para unirse a los austriacos. Preocupado por la posibilidad de que sus obsoletos cruceros armados se encontraran y fueran derrotados con la abrumadora potencia de fuego del *Goeben*, Troubridge ordenó detener la persecución y se alejó de la zona.

Fue una decisión desastrosa, cuyas consecuencias se agravaron con nuevos mensajes ambiguos del Almirantazgo y otras malas decisiones de Milne. En la noche del 6 de agosto, a pesar de haberse enterado de que los franceses se habían organizado para proteger sus convoyes del ataque de Souchon, dejándole a él por tanto las manos libres para caer sobre el enemigo a toda velocidad, Milne decidió reabastecer de carbón al *Indomitable* en Malta. Durante su estancia, oyó decir al agregado militar británico en Grecia el 8 de agosto que Souchon ya estaba en el Egeo, donde también se estaba reabasteciendo entonces. La información le daba la oportunidad de recuperar el tiempo perdido. Casi simultáneamente, sin embargo, llegó un mensaje del Almirantazgo comunicando que Austria le había declarado la guerra a Gran Bretaña. Aunque la información no era cierta (Austria no declararía la guerra hasta el día 12), Milne no podía saberlo, y razonó, lógicamente, que lo más importante era cuidar la salida del Adriático para evitar la entrada de los acorazados austriacos en el

Mediterráneo, y con este propósito decidió volver atrás. Siguieron más órdenes, contraórdenes e intoxicación informativa por parte del Almirantazgo. No fue hasta el 9 de agosto que Milne recibió instrucciones precisas de «perseguir al *Goeben*, que pasó por el cabo Matapán el día 7 rumbo al nordeste».

Esto nos retrotrae al 22 de junio de 1798, cuando Nelson fue mal informado, con una diferencia de tres días, sobre la fecha en que Bonaparte zarpó de Malta. A pesar del error, Nelson decidió salir lo más rápidamente posible en su búsqueda. Milne, por su lado, sopesando diferentes alternativas, como por ejemplo que Souchon hubiese regresado para reanudar sus ataques sobre los puertos franceses del norte de África, o para entrar en el Adriático, o para dirigirse a Gibraltar, o incluso para atacar Alejandría y el canal de Suez, actuó sin apuro; lo que otorgó a Souchon unas sesenta horas de paz y tranquilidad en el Egeo que le permitieron finalmente fondear a la entrada de los Dardanelos el 10 de agosto. Milne, creyendo que los Dardanelos estaban minados para evitar la entrada de buques de guerra, se sorprendió cuando supo que el *Goeben* y el *Breslau* habían sido conducidos por los turcos hasta Constantinopla, donde, por medios diplomáticos, se convirtieron en buques de la marina turca, logrando así que el Imperio otomano se incorporase a la guerra del lado de Alemania y Austria[33].

En comparación, el manejo de la persecución hasta el Nilo en cuanto al uso de la información fue un ejercicio superior, pese a haber sido más dilatado e intermitente, que el de la búsqueda de Souchon. La ausencia de interferencias por parte del Almirantazgo (causa en 1914 de dos decisiones erradas tomadas sobre la marcha) fue sin duda una gran ventaja que le evitó a Nelson el tener que lidiar con Londres o con autoridades intermedias y no cometer más errores que los propios. El Almirantazgo de 1914, a pesar de contar con abundante información de una exactitud que no tuvieron los de los gobiernos del siglo XVIII, y de contar con medios inalámbricos para transmitirla a sus subordinados casi instantáneamente en lugar de tener que aguardar durante semanas a que llegaran los mensajeros o veleros habilitados al efecto, primero envió a Milne una orden ambigua: evitar el contacto con una fuerza superior, lo que le impidió atacar al *Goeben* cuando

pudo haberlo hecho; y después le informó de que Austria había entrado en la guerra cuando no fue así hasta cinco días más tarde, haciendo que regresara al Adriático en vez de avanzar a toda marcha rumbo al Egeo.

Además, parece que Milne carecía de la capacidad de Nelson para atenerse resueltamente al objetivo principal, obviando sin vacilar todo lo que no fuera relevante para el mismo. Ya el 22 de junio de 1798, una vez enterado de la toma de Malta por Bonaparte y su partida hacia otro destino, Nelson descartó todas las demás posibilidades (¿España? ¿Portugal? ¿Irlanda?) y decidió, correctamente, que el enemigo se dirigía a Alejandría. Razonó que Egipto, y más allá la India, era el punto de mayor valor estratégico, deduciendo que el desembarco allí del ejército de Tolón era la única razón que podía explicar el viaje de los franceses al Mediterráneo central.

Milne, por el contrario, después de haber perdido al *Goeben*, siguió barajando confusamente las posibilidades del Adriático, los convoyes de tropas francesas y Egipto, así como el Egeo. Era un hombre asediado por las dudas; Nelson, después del 22 de junio, nunca lo fue. El no haber podido encontrar a Bonaparte en Egipto la primera vez le causó una gran ansiedad, pero nunca dudó de su razonamiento. Milne no tenía, al parecer, un pensamiento tan firme.

La campaña del Nilo demuestra que a las conocidas cualidades de Nelson, el magnetismo de su liderazgo, su fulminante genio táctico, su implacable determinación en la batalla, su incisiva percepción estratégica y su revolucionaria capacidad para innovar sobre el teatro de operaciones, unidas todas a una valentía personal rayana en la temeridad, deben añadirse sus facultades de primera clase como analista de la información. Pocos dudan que Nelson haya sido el almirante más grande de todos los tiempos. El alcance y la profundidad de sus facultades indican que hubiera sido una figura descollante en cualquier época.

III

CONOCER EL TERRENO: STONEWALL JACKSON EN EL VALLE DE SHENANDOAH

En el Mediterráneo en 1798, Nelson fue presa del desconcierto y se equivocó en ocasiones, dos de ellas decisivas, pese a su superioridad numérica, su íntimo conocimiento geográfico del teatro de operaciones y la escasa libertad de maniobra del enemigo al que perseguía. Al final todo le salió bien, pero su victoria hubiera sido aún más rotunda si en determinados momentos sus decisiones hubiesen sido otras. El Mediterráneo era un escenario estratégico cerrado y circunscrito, donde en circunstancias óptimas el comandante de una flota podía lograr un dominio total.

En 1862 sucedió algo muy parecido, solo que no en el mar, sino en tierra. La actuación de Thomas «Stonewall» [muralla de piedra] Jackson, operando también en un escenario cerrado (el valle de Shenandoah, en Virginia), logró desconcertar y confundir sistemáticamente al enemigo (su lema era «siempre desconcertar y confundir»), a pesar de contar con menos efectivos que el ejército de la Unión, que le perseguía, y de las limitaciones geográficas, que le impedían maniobrar a sus anchas. En 1798, Nelson nunca tuvo, salvo en las últimas etapas de su persecución, información suficiente. En 1862, Jackson la tenía en abundancia, y la utilizó para lograr una serie de victorias que de otro modo habrían sido imposibles dada su debilidad objetiva. La campaña de Jackson en el valle es un ejemplo de victoria de la inteligencia activa, por su mejor información, su mejor anticipación de los movimientos del enemigo y una mayor sagacidad en sus juicios.

La situación de la Confederación al comienzo de la guerra de Secesión era intrínsecamente débil. Según todos los indicadores materiales

(población, desarrollo industrial, longitud de sus ferrocarriles, por mencionar solo algunos), su capacidad bélica era mucho menor que la del Norte. De los treinta y dos millones de habitantes de Estados Unidos, solo cinco millones vivían en los once estados secesionistas (sin contar los cuatro millones de negros a los que, por ser esclavos, la Confederación nunca les confiaría un arma). De los cuarenta y ocho mil kilómetros de líneas férreas que existían en el país, treinta y cinco mil doscientas se encontraban en los estados del Norte. El Norte producía el noventa y cuatro por ciento de los productos manufacturados y la mayor parte de las materias primas, incluyendo el hierro, el acero y el carbón. El Sur también era una región rica, pero rica en algodón, tabaco, arroz y caña de azúcar; cultivos que los agricultores sureños vendían en el extranjero y cuya exportación el Norte podía interrumpir, cosa que logró de hecho con el bloqueo de las costas confederadas una vez que el Sur se declaró en secesión[34].

Si la guerra hubiese continuado siendo solo una confrontación entre sistemas económicos, como aspiraba el general en jefe de la Unión, Winfield Scott, el Sur se habría desplomado rápidamente[35]. Pero los sureños estaban resueltos a defender «los derechos de los estados», que era el fundamento legal de su separación, y se mostraron igualmente resueltos a resistir las privaciones ocasionadas por su aislamiento económico. Los sureños estaban acostumbrados a la vida dura y austera del campo, y pronto se hizo evidente que para derrotarlos habría que ir a combatir. El presidente Abraham Lincoln lo comprendió enseguida, más rápidamente incluso que Winfield Scott. Pero, ¿dónde habría que combatir? El Sur podía ser débil desde el punto de vista material, pero estratégica y geográficamente era muy fuerte. Con el mar y el océano protegiendo sus flancos, estaba separado del resto de Estados Unidos por una gran extensión despoblada y semidesértica al oeste, y por montañas al norte. La escasez de vías internas de comunicación, que además estaban pobremente conectadas con las del Norte, era en realidad una ventaja estratégica. Además, en el gran valle del Mississippi, el Sur contaba con la protección de una suerte de frontera acuática secundaria, que dificultaba el acceso de los ejércitos del Norte hacia el centro de su territorio. Y sobre todo, estaba el enorme tamaño del Sur, que suponía de por sí una gran ventaja: sus once estados ocupaban un

área comparable con la de toda Europa, descontando Rusia. Incluso si la Unión penetraba en sus fronteras, aún tendría que cubrir una gran distancia para alcanzar cualquier objetivo de valor. En tiempos de paz, trasladarse de un lugar a otro en el corazón del Sur era todo un problema. Las vías férreas eran escasas; los caminos, inexistentes o en muy mal estado, y los ríos no eran lo suficientemente largos, y corrían por lo general en la dirección menos conveniente. En tiempos de guerra, este problema parecía desafiar los esfuerzos del más genial de los generales.

El Sur, por el contrario, no se encontraría con un problema semejante si decidiera atacar. Washington, la capital federal, estaba a solo sesenta y cuatro kilómetros de la frontera con Virginia, y la gran ciudad de Baltimore no quedaba mucho más lejos. También se hallaban a su alcance ciudades más pequeñas que constituían blancos no menos atractivos, como las fértiles tierras de Maryland y Pensilvania. Una ofensiva hacia el Norte amenazaría las zonas industriales de Nueva Jersey e incluso Nueva York. La fortaleza del Sur radicaba en la dispersión de sus centros poblacionales y productivos; la debilidad del Norte, en la concentración de tales objetivos en el corredor costero del Atlántico medio y su vulnerabilidad ante una posible ofensiva de la Confederación.

Fatalmente, el Sur tenía una vía de acceso: el valle de Shenandoah. El accidente geográfico dominante de la costa atlántica norteamericana es la cordillera de los Apalaches, que se extiende, casi en paralelo a la costa del Atlántico, desde Alabama hasta Maine. Los Apalaches separan el vasto interior continental de la franja costera a lo largo de cientos de kilómetros, y ya habían sido aprovechados por los franceses, en la época en que gobernaban Canadá y la Luisiana, para evitar que los colonos ingleses de Virginia, las Carolinas y Georgia se adentrasen en las tierras de Ohio y el valle del Mississippi.

La derrota de los franceses en 1763 dio acceso a los ingleses a las tierras que había al otro lado de los Apalaches, poniendo en marcha una cadena de acontecimientos que culminaría en la secesión de 1861. Al emigrar al oeste, los habitantes de Virginia, las Carolinas y Georgia extendieron la esclavitud a los estados de Mississippi y Tennessee. Sin embargo, los habitantes de Nueva York, Pensilvania y Nueva Inglaterra habían hecho del Medio Oeste

un territorio libre de esclavitud. Fueron las disputas sobre los estados en la frontera oeste lo que originó el conflicto constitucional que desembocaría en la crisis secesionista. ¿Esclavitud o trabajo libre? Tal fue la disyuntiva que enfrentaba a los colonos que tomaron posesión de lo que había sido la región francesa de la Luisiana. Cuando el tema no se pudo resolver mediante el diálogo, los sureños optaron por separarse de la Unión.

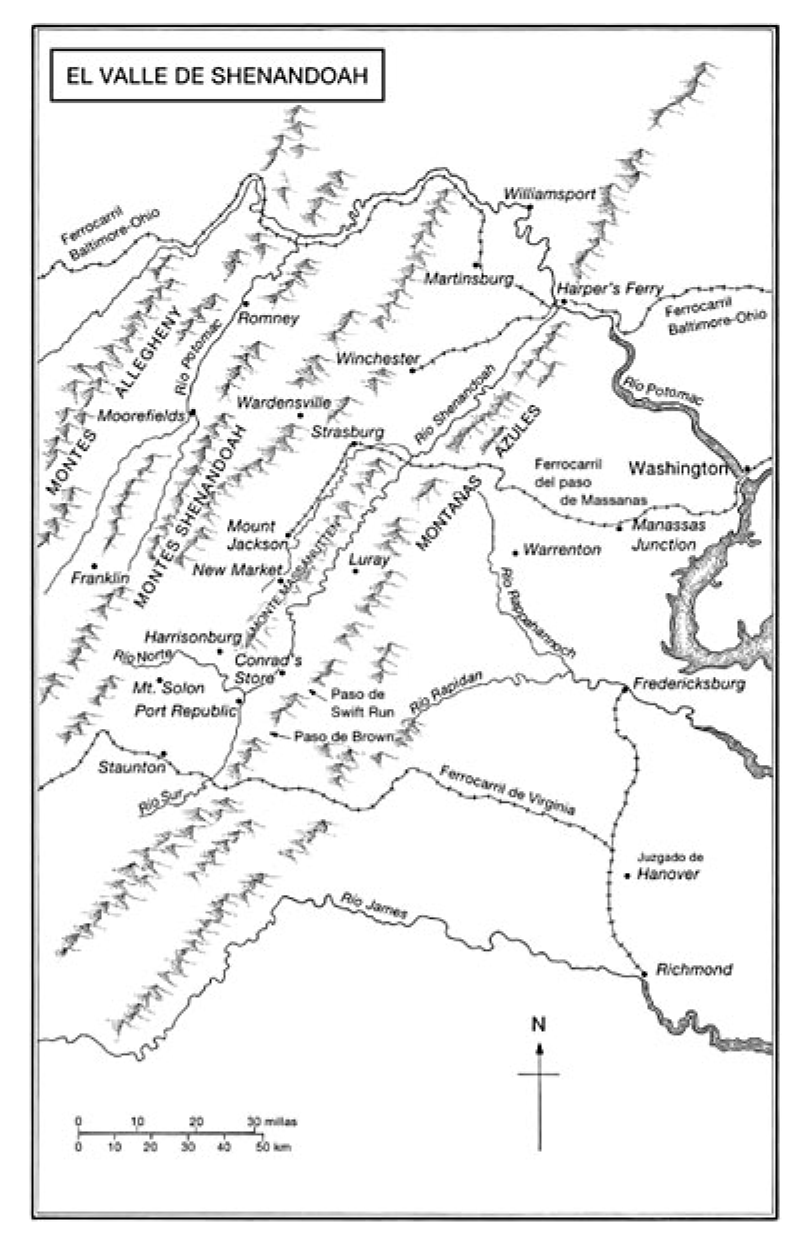
¿Qué habría ocurrido si el Norte hubiese decidido adoptar la pasividad del Plan Anaconda propuesto por Winfield Scott, y si el Sur hubiese optado por permanecer dentro de sus imponentes fronteras naturales? La pregunta es difícil de responder. Tal vez ni siquiera se habría producido la guerra de Secesión. Al final no ocurrió ninguna de las dos cosas. El Sur, como bien razona James McPherson, estaba buscando pelea[36]. El Norte, indignado por el desafío sureño a la Constitución y su defensa a ultranza del pecado de la esclavitud, se mantuvo firme en su decisión de lanzarse a la ofensiva. Bajo el grito de guerra «¡Adelante hasta Richmond!» (la capital de la Confederación, ubicada en el estado de Virginia), el Norte inició la maniobra que culminó en el enfrentamiento y la derrota sufrida en la primera batalla de Bull Run (o de Manassas) en julio de 1861.

El desastre obligó a los líderes norteños a buscar mejores alternativas. En el oeste, al otro lado de los Apalaches, los generales locales trataron de abrir un nuevo frente en las inmediaciones del río Mississippi; mientras, en la costa, los almirantes de la Unión bloqueaban las salidas de la Confederación hacia el exterior. En Washington, sin embargo, Lincoln y su administración buscaban una forma más directa de golpear a la Confederación. El camino hasta su objetivo, como enseguida se percataron, estaba bloqueado por una serie de obstáculos acuáticos: los pequeños ríos que descendían del sistema de los Apalaches hasta el Atlántico proporcionaban al Sur una de sus mejores defensas estratégicas. Los cursos del Rappahannock, el Mattapony, el York o el James, parecían diseñados por un partidario de la esclavitud empeñado en frustrar el avance de los ejércitos del Norte hacia el corazón de la rebelión. Entre las fuerzas de la Unión y la capital enemiga se interponía un río tras otro, a intervalos de treinta kilómetros o menos; cada uno de ellos fácilmente defendible.

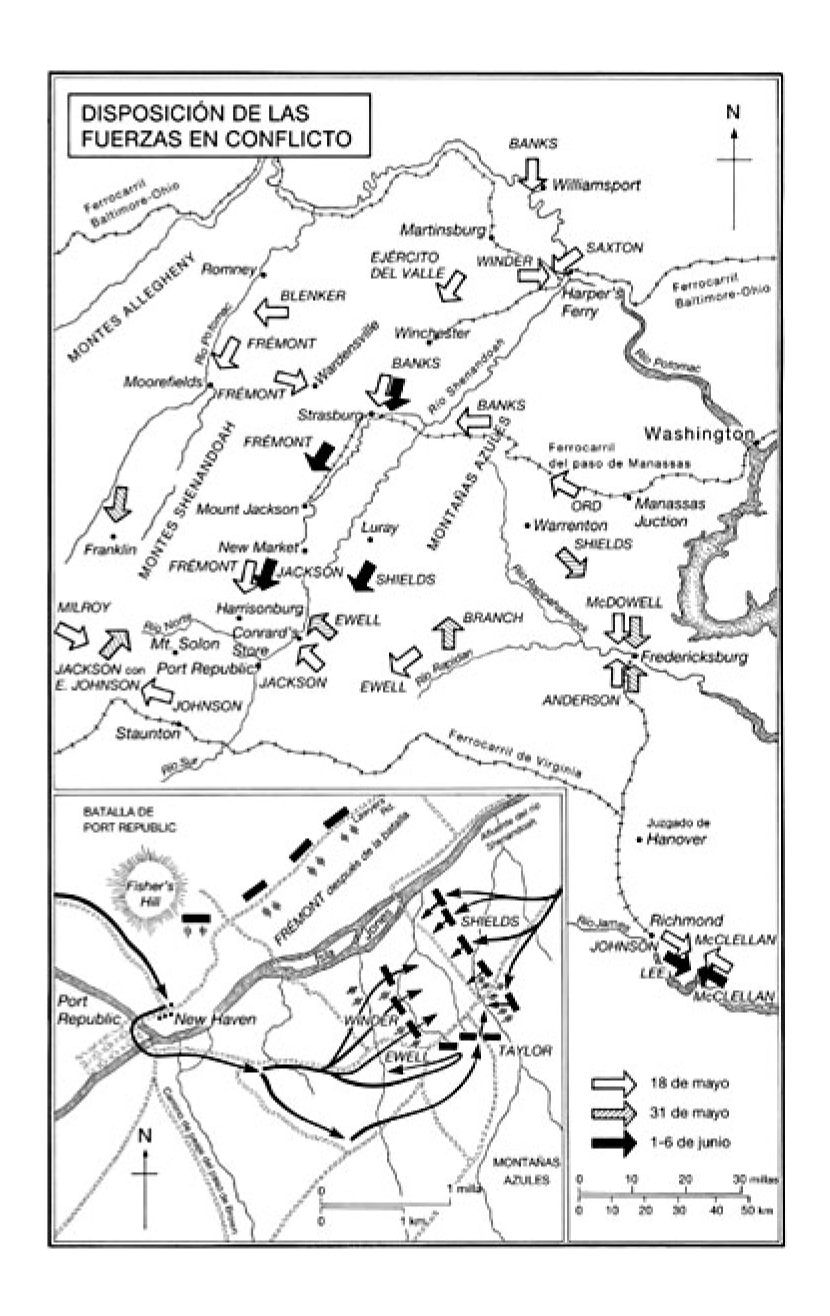
La solución de esta frustrante dificultad estratégica fue propuesta en la primavera del año 1862 por el hombre que se había convertido en el general preferido de Abraham Lincoln, George McClellan. Convencido de que una repetición del «¡Adelante hasta Richmond!» por tierra tropezaría tarde o temprano con alguno de estos cursos de agua, McClellan logró que Lincoln le autorizara a embarcar al Ejército del Potomac, la fuerza principal de la Unión, en naves que saldrían de Washington desde la bahía de Chesapeake rumbo a un punto entre los ríos York y James en la península de Virginia. Allí dispondrían de la seguridad de una base firme, el fuerte Monroe: una de las grandes fortificaciones de piedra del programa de defensa costero conocido como el Tercer Sistema, que aún continuaba en manos de la Unión. Desde ese punto se podría marchar con relativa facilidad hacia Richmond, a solo ciento doce kilómetros de distancia. McClellan estaba seguro de que la operación anfibia sería un éxito. En 1855, McClellan, en calidad de oficial subalterno propuesto para la promoción, había sido enviado como observador en la expedición anglo-francesa a Crimea, donde había sido testigo de una operación anfibia, y había visto cómo se utilizaba con fines militares el recién inventado telégrafo[37]. En 1856 dejó el ejército para trabajar como ejecutivo de una compañía ferroviaria. Ahí aprendió más sobre el empleo del telégrafo como medio de control, y sobre cómo enviar suministros a larga distancia. Tanto el control por telégrafo como un apoyo logístico eficiente desempeñarían un papel de suma importancia en la campaña de la Península.

La llegada del Ejército del Potomac al fuerte Monroe alarmó sobremanera al alto mando de la Confederación. Rápidamente se ordenó abrir trincheras a través de la punta de la península, siguiendo la línea de trabajos de preparación del terreno realizados por los ingleses durante la defensa de Yorktown en 1781. El Ejército del Norte de Virginia, al mando del general Joseph E. Johnston, fue retirado de las proximidades de Washington, y Richmond se puso en alerta de defensa. La Confederación tenía razón en sentirse alarmada, a pesar de la seguridad que por el momento le proporcionaban dichas medidas. Las fuerzas que el enemigo había situado en la zona eran mucho mayores que las suyas, unos ciento cinco mil unionistas contra sesenta mil confederados en los alrededores de

Richmond; y su número podía aumentar. Había tres ejércitos más en los alrededores: el de Frémont, en Virginia Occidental; el de McDowell, cerca de Washington; y el de Banks, en el valle de Shenandoah. Si estos se sumaban a las tropas de McClellan, el Ejército del Norte de Virginia comandado por Joseph E. Johnston hubiese sido aniquilado, sellando así el destino de la Confederación.



El valle de Shenandoah, 1862.



DISPOSICIÓN DE LAS FUERZAS EN CONFLICTO
N
BANKS
Williamsport
Ferrocarril Baltimore-Ohio
Martinsburg
SAXTON
WINDER
EJÉRCITO DEL VALLE
Romney
Harper's Ferry
Ferrocarril Baltimore-Ohio
MONTES ALLEGHENY
BLENKER
Winchester
FRÉMONT
Río Potomac
Moorefields
FRÉMONT
Wardensville
BANKS
Strasburg
Río Shenandoah
BANKS
Washington
FRÉMONT
Ferrocarril del paso de Manassas
MONTES SHENANDOAH
MONTAÑAS AZULES
Mount Jackson
ORD
Manassas Juction
Luray
Warrenton
SHIELDS
Franklin
New Market
FRÉMONT
JACKSON
SHIELDS
MILROY
Harrisonburg
EWELL
BRANCH
McDOWELL
Río Norte
Mt. Solon
Conrard's Store
Fredericksburg
JACKSON con E. JOHNSON
Port Republic
JACKSON
EWELL
Río Rapidan
ANDERSON
JOHNSON
Staunton
Ferrocarril de Virginia
Río Sur
BATALLA DE PORT REPUBLIC
Fisher's Hill
FRÉMONT después de la batalla
Juzgado de Hanover
SHIELDS
Richmond
Río James
JOHNSON
McCLELLAN
LEE
McCLELLAN
Port Republic
New Haven
WINDER
EWELL
TAYLOR
18 de mayo
31 de mayo
1-6 de junio
N
MONTAÑAS AZULES
0 1 milla
0 1 km
0 10 20 30 millas
0 10 20 30 40 50 km

Solo dos puntos de luz rasgaban la oscuridad que rodeaba a los confederados. El primero, la costumbre de McClellan de dejar para mañana lo que podía hacer hoy. Pese a contar con una objetiva superioridad numérica, le resultaba imposible aceptar este hecho, y solicitaba sin cesar a Lincoln el envío de más tropas, advirtiéndole de que si no recibía refuerzos no podría proceder. En lugar de avanzar se contuvo, argumentando la presencia de peligros que solo él percibía y otorgando así al enemigo oportunidades que nunca se debió conceder, de reforzar sus posiciones. Después de desembarcar en el fuerte Monroe el 22 de marzo de 1862, empleó un mes, desde el 4 de abril hasta el 4 de mayo, en asediar la débil posición de los confederados en Yorktown. No fue hasta el 5 de mayo, tras la retirada de la guarnición de la Confederación, cuando realmente procedió a librar su primera batalla, en Williamsburg; y hasta el día 25 no se acercó a Richmond, su verdadero objetivo. Había tardado más de ocho semanas en recorrer apenas ciento doce kilómetros, sin infligir daño alguno a las tropas enemigas. El ejército de Joseph E. Johnston estaba intacto y aún no había entrado en combate.

El segundo punto de luz era la existencia de una fuerza confederada de distracción, dedicada a desestabilizar tanto a McClellan como a Lincoln, aunque de maneras diferentes. Para angustiar a McClellan bastaba cualquier movimiento que amenazara con privarlo de los refuerzos que tanto anhelaba; Lincoln, por su parte, era proclive a alarmarse ante cualquier posibilidad de avance confederado sobre Washington. Las tropas sureñas estacionadas alrededor de Richmond no tenían la capacidad necesaria para llevar a cabo estas amenazas. Pero el general Thomas «Stonewall» Jackson, pese a encontrarse lejos con su pequeño ejército en el valle de Shenandoah, sí estaba en condiciones de hacer ambas cosas, tanto por su ubicación como por su capacidad. Cualquier avance suyo hacia el norte constituiría una amenaza para Washington, cuya defensa, en la opinión del cada vez más preocupado Lincoln, se había debilitado con el envío de las tropas que McClellan egoístamente reclamaba para reforzar su aventura peninsular. A la vez, dicho avance reduciría la posibilidad de que Lincoln autorizara el traslado de los ejércitos de Banks y McDowell, estacionados en la zona del valle de Shenandoah, para reforzar a McClellan en Richmond. Y así,

Stonewall Jackson, en la primavera de 1862, se encontró de pronto en una posición decisiva, capaz de cambiar el curso de la guerra de forma efectiva si lograba conducir sus tropas correctamente.

El valle de Shenandoah era un corredor estratégico; una anomalía crucial en la geografía militar de la guerra de Secesión. El interior de la Confederación, tal como estuvo constituida en un principio, entre el mar, el Mississippi y las montañas, era virtualmente inexpugnable. McClellan había abierto una brecha en la defensa confederada al hacerse con un punto de entrada por mar en la península de Virginia; pero ensancharla exigía una determinación y concentración que sus excondiscípulos de West Point de la promoción de 1846 dudaban, con razón, que él tuviese. Mientras los confederados siguieran controlando la parte baja del Mississippi, solo quedaba otra vía de acceso: a través del valle de Shenandoah. Este valle es el accidente geográfico más oriental del sistema central de los Apalaches. Por el sur, colinda con las llanuras de Virginia, las Carolinas y Georgia; por el norte, sale a Maryland, Pensilvania y las afueras de Washington. En las circunstancias de la guerra de Secesión, podía ser utilizado tanto ofensiva como defensivamente. En teoría, el Norte podía utilizarlo para adentrarse en el corazón de la Confederación; en la práctica, la ausencia de una línea férrea que recorriera el valle de norte a sur hacía que tal maniobra fuese demasiado difícil desde el punto de vista logístico; aunque el Sur siempre tuviese que estar preparado para dicha eventualidad. Por su parte, el Sur podía aprovechar el valle más fácilmente como base desde la cual sorprender a los ejércitos del Norte en la proximidad de sus ciudades más importantes. Durante el curso de la guerra, fue el Sur el que mejor aprovechó las potencialidades estratégicas del valle, especialmente durante la primavera de 1862.

Existe una geografía estratégica del valle a gran escala y otra a pequeña escala. La grande es la de un corredor de entrada o de salida de lo que era la Confederación entre 1861 y 1865; la pequeña está formada por su topografía local, que, de conocerse bien, puede ser aprovechada militarmente de manera decisiva. Con unos ciento noventa y dos kilómetros de largo y cuarenta y ocho de ancho, desde el nacimiento del río Sur hasta la confluencia del Shenandoah y el Potomac en Harper’s Ferry, y desde la

cumbre de los montes Allegheny hasta la de la cordillera de las montañas Azules, el valle es un área cerrada, cubierta en 1862 por tierras fértiles y desbrozadas, listas para el cultivo. Sin embargo, a lo largo de su centro hay un macizo divisorio, el monte Massanutten, que hace que el Shenandoah nazca de dos afluentes, el norte y el sur, que al unirse, cerca de Front Royal, se convierten en el Shenandoah propiamente dicho, que recorre unos cien kilómetros en dirección norte hasta desembocar en el río Potomac en Harper's Ferry. La cola del afluente sur se divide a la altura de Port Republic en tres ríos menores, el Norte, el Medio y el Sur.

Muchos ríos significan muchos puentes, y en 1862 había al menos doce de importancia militar, facilitando el acceso a los principales pueblos y poblados del valle. Como otros tantos puentes de la época en el interior continental de Estados Unidos, la mayoría eran de madera y fáciles de incendiar. Además de los puentes, había otros accesos de importancia estratégica; a saber, algunos vados, así como algunos pasos en las cadenas montañosas que rodeaban el valle. Los que llevaban al interior de Virginia Occidental, dominados por el Norte, eran relativamente pocos y de menor importancia militar. Los que daban a las planicies de Virginia eran más numerosos (once en total) y todos importantes, pues brindaban a cualquier ejército confederado que se encontrase en el valle la posibilidad de esquivar ataques en una u otra dirección. Igualmente importante era el paso a través de la cresta central del Massanutten, entre New Market y Luray, así como los accesos este-oeste alrededor de las faldas del Massanutten en Front Royal y Port Republic.

La red vial del valle estaba determinada por su geografía interna. Tenía mejores condiciones al oeste del Massanutten, donde la carretera del Valle (un camino macadamizado, es decir, pavimentado con piedra machacada, transitable en cualquier época del año) se extendía desde Williamsport en el Potomac, vía Winchester, Strasburg, New Market y Harrisonburg, hasta Staunton, entre los ríos Sur y Medio. Al este del Massanutten, había un camino de menor calidad que iba desde Front Royal, atravesando por Luray, hasta llegar a Port Republic, cruzándose más adelante con la carretera del Valle en Staunton[38].

Muy pocos en el ejército del Norte, tal vez ninguno, conocían la geografía del valle. Había dos razones para ello. La primera era que en tiempo de paz, las comunicaciones del valle con el mundo exterior tenían lugar casi exclusivamente a través del río, subiendo y bajando por el Shenandoah y sus afluentes hasta Harper's Ferry. Las vías fluviales eran tan importantes que los pobladores del valle llamaban «bajar» al viaje en dirección norte, y «subir» al viaje en dirección sur. Por ello, el Norte conocía el valle solo como un sistema fluvial, y solo en sus puntos de entrada y salida. La segunda razón era la casi absoluta inexistencia de mapas fiables, un problema que persistiría durante todas las campañas entre la Unión y la Confederación. Antes de 1861, el gobierno federal había invertido cuantiosas sumas de dinero en la realización de mapas de las costas de Estados Unidos por parte del Cuerpo de Ingenieros Topográficos, una de las ramas del ejército estadounidense y el instrumento principal de su administración interna; así como en la exploración del oeste como apoyo a la campaña gubernamental de poblar las tierras allende el Mississippi. Sin embargo, nunca se había hecho algo similar en relación con los territorios de las Trece Colonias o los estados del este fundados desde 1782. Como resultado, los generales de la guerra de Secesión iniciaron sus operaciones con recursos cartográficos totalmente inadecuados.

> No existían mapas militares precisos. En 1862, el general [unionista] Henry W. Halleck estaba en campaña en el teatro de operaciones de occidente con mapas que había comprado en una librería. Con frenética impaciencia, el general puso a trabajar a toda velocidad a oficiales topógrafos y expertos civiles, pero los mapas resultantes solían ser erróneos. Benjamin H. Latrobe, el ingeniero civil, elaboró un mapa para un general que se dirigía a Virginia Occidental al frente de una expedición, pero lo más que pudo garantizarle fue que el mapa no los *desviaría*. El general George B. McClellan mandó preparar detallados mapas para su expedición a Virginia en 1862, los cuales, para su consternación al llegar allí, demostraron no ser fiables; «los caminos están mal», se quejaba. No fue hasta 1863 que el Ejército del Potomac

[norteño] pudo contar con un mapa exacto de la zona norte de Virginia, su teatro de operaciones[39].

La esencia del problema radicaba en el atraso cartográfico de Estados Unidos; atraso que resultaba comprensible: el país era enorme, se encontraba en su mayor parte despoblado, distaba de estar totalmente explorado y carecía de una agencia cartográfica central. El ejército contaba con su Cuerpo de Ingenieros Topográficos, la marina con su Agencia Hidrográfica, y el gobierno federal con el Servicio de Cartografía Costera; pero se trataba de organizaciones muy pequeñas[40]. Faltaba lo esencial para una medición exacta: triangular la masa terrestre del país en toda su extensión. Hay que decir que desafíos como este ya habían sido completados con anterioridad. A partir de 1791, por ejemplo, las islas británicas habían sido trianguladas, lo que permitió al Servicio de Cartografía del país la publicación de mapas de alta calidad a escala de una pulgada por milla; una empresa que, aunque pequeña, fue ejecutada impecablemente. En la India, por otra parte, el trabajo del Servicio de Cartografía fue impresionante desde todo punto de vista. La India, aunque más pequeña que Estados Unidos, es topográficamente mucho más compleja, por la altura y extensión de la cordillera del Himalaya. A partir de 1800 el Servicio de Cartografía, bajo la dirección sucesiva de un grupo de ingenieros militares, había decidido emprender una triangulación completa. La triangulación, que no es otra cosa que medir la distancia entre una serie de puntos visibles entre sí, teniendo en cuenta la curvatura de la Tierra, proporciona las coordenadas a partir de las cuales pueden elaborarse mapas exactos. Para 1830, el trabajo estaba casi concluido; aunque fue ampliado y corregido bajo la dirección, sobre todo, de sir George Everest, en cuyo honor se nombró la montaña más alta del mundo. Su equipo de cartógrafos y especialistas en trigonometría nunca estuvo compuesto por más de unos pocos centenares, pero, motivados por la envergadura de la tarea, lograron producir en un periodo de setenta años una serie completa de mapas precisos de un subcontinente que tiene el tamaño de todo el territorio de Estados Unidos al oeste del Mississippi[41].

En 1861, aún no se había hecho ninguna triangulación de Estados Unidos; una omisión sorprendente en lo que se refiere a la actitud de los norteamericanos hacia su gran país. George Washington era topógrafo de profesión, como también lo era Abraham Lincoln. Thomas Jefferson, el más intelectual de los presidentes, era un apasionado de la exploración y había apoyado la expedición de Lewis y Clark que atravesó el continente rumbo al noroeste en 1804, aunque aclarando que el propósito de la misma era descubrir «la vía de comunicación fluvial más directa y práctica a través del continente […] para el comercio». La búsqueda de rutas, primero para el comercio, después para los colonos, y posteriormente para el ferrocarril, era lo que había incentivado el interés oficial de Estados Unidos por la geografía de su continente. En 1836 el presidente Andrew Jackson envió una expedición exploratoria, al mando del teniente Charles Wilkes, a investigar el territorio de Estados Unidos. Pero fue por vía marítima, y su tarea consistió principalmente en investigar las costas. La primera exploración de envergadura del interior del país se autorizó en 1853 como resultado de la Ley del Ferrocarril del Pacífico, «con el objetivo de determinar la ruta ferroviaria más práctica y económica desde el río Mississippi hasta el océano Pacífico». Se identificaron cinco rutas posibles, que serían estudiadas por el Cuerpo de Ingenieros Topográficos del ejército. Se hicieron mapas de las rutas, pero no se llegó a hacer ningún estudio topográfico exacto que abarcase todo Estados Unidos. Eso vendría más tarde[42].

Ya existían, por supuesto, muchos mapas locales del país surgidos por la necesidad de delimitar las tierras para la agricultura y bajo las presiones de la inmigración y la expansión territorial hacia el oeste. El paisaje típicamente llano del Medio Oeste norteamericano al este del Mississippi y en las Grandes Llanuras, al otro lado, facilitaba el deslinde exacto de los límites de propiedad usando observaciones astronómicas, de latitud primero, y de longitud después, ya en la década de 1860, mediante cálculos de tiempo por telegrafía. La imagen de conjunto que daban estos mapas era, sin embargo, muy fragmentada. Al no haber un trabajo global de triangulación, la coincidencia entre estos mapas era pobre; además, no proporcionaban datos sobre altura o relieve de las áreas montañosas de los

Apalaches y las zonas costeras del este. No es de extrañar, pues, que aún en 1864 el coronel Orlando Poe, ingeniero principal del general William Sherman, se quejase de que los mapas de Carolina del Norte que pudo encontrar «rivalizan entre sí en inexactitud»[43].

Tradicionalmente, los mapas habían sido secretos militares: los del país no podían caer en manos enemigas; los de otros países, debían confeccionarse furtivamente, y con razón, ya que la confección de mapas se consideraba acertadamente un acto de espionaje. En 1742 Federico el Grande creó una sala secreta de mapas, la *Plankammer*, en su palacio de Potsdam, con mapas de Prusia y de los territorios aledaños, incluyendo el mapa de Silesia que había sido elaborado antes de su invasión y el subsiguiente desencadenamiento de la guerra de los Siete Años[44]. En la práctica, el Servicio de Cartografía de la India operaba como una amplia red de espionaje en países limítrofes con el Imperio indio por su frontera norte, tales como el Tíbet, Nepal, Afganistán, China y el Asia central rusa, empleando súbditos indios entrenados para medir distancias contando sus pasos con las cuentas de sus collares de oración. Hurree Chunder Mookerjee, una de las creaciones más deliciosas de Kipling entre los personajes de *Kim*, era un agente de este tipo, basado en modelos de la vida real. El más famoso de estos agentes, una vez que se le permitió salir del anonimato, fue Nain Singh, conocido como «el *Pandit*» o «el Sabio». Entre 1864 y 1875 visitó dos veces Lhasa, por entonces una ciudad prohibida; recorrió unos dos mil kilómetros por territorio no cartografiado; y siguió el curso del gran río Tsangpo a lo largo de mil kilómetros desde su nacimiento. Al retirarse del Servicio de Cartografía de la India se le otorgaron tierras y el rango de comandante de la Orden del Imperio Indio, así como la medalla de oro de la Real Sociedad Geográfica, donde impartió conferencias ante un emocionado público durante su visita a Inglaterra[45]. Fue tal vez cuestión de suerte el que sobreviviera hasta la edad de jubilación. Nepal, ante la amenaza de una invasión por parte de la Compañía de las Indias Orientales en 1814, camufló cuidadosamente la entrada de la principal ruta del país, amenazando con la pena de muerte a quien revelara su ubicación[46].

El Sur, ante la amenaza de una invasión en 1861, no podía camuflar las entradas de sus rutas internas, pues estaban comunicadas con las del Norte. En adelante, sin embargo, su reproducción en los mapas fue por lo general poco fiable, sobre todo en aquellos a los que tenían acceso los generales del Norte, representándolas de forma muy inexacta, o simplemente omitiéndolas. Con frecuencia, el conocimiento directo del terreno resultaba mucho más importante que la información que aportaban las páginas de un mísero atlas de librería. Y en el Sur, dicho conocimiento estaba más al alcance de los defensores de la Confederación que de los invasores de la Unión. Sin ese conocimiento, las confusiones se multiplicaban. Incluso los mapas de buena calidad podían estar desactualizados, y no se podía garantizar que el nombre que aparecía en el mapa fuese el mismo que utilizaban los pobladores de la localidad. «Cold Harbor, Virginia», donde tuvo lugar una de las batallas del general Ulysses Grant en 1864, «a veces era conocido como Coal Harbor, y también había un Nuevo Cold Harbor y un Cold Harbor "quemado". Este último era conocido por los pobladores como el Viejo Cold Harbor. Incluso había muchos caminos que se conocían por dos nombres distintos: el camino del Mercado o el camino del Río; el camino de Williamsburg o el camino de las Siete Millas; el camino de los Cuáqueros o el camino de la Iglesia de Willis. Para colmo, en ocasiones había caminos en las cercanías con nombres iguales o similares, pero que iban en direcciones opuestas»[47].

Los militares de la zona conocían el terreno directamente; los invasores no. Esto le daría una ventaja casi perenne al Sur, que durante la mayor parte de la guerra estuvo combatiendo dentro de su propio territorio y defendiéndose con tropas generalmente reclutadas en la propia zona de operaciones. Y así sucedió en el valle de Shenandoah en 1862. Stonewall Jackson, el comandante del Ejército del Valle, era un hombre del valle. Después de haberse retirado del ejército, había empezado a trabajar como profesor en la Academia Militar de Virginia, una escuela militar privada, en Lexington, en el extremo sur del valle. Muchos de los miembros de su ejército también eran hombres de la zona, particularmente los de la brigada de Stonewall, que se había ganado su apodo en la primera batalla de Bull Run, y los de la artillería de Rockbridge, reclutados en su mayoría entre los

estudiantes del Washington College, también en la ciudad de Lexington. Sin embargo, quizá el hombre del valle más importante del ejército de Stonewall Jackson era un civil: Jedediah Hotchkiss. Maestro de profesión, había creado su propia escuela en Staunton en 1847. Al prosperar la escuela, Hotchkiss, aunque era neoyorquino, se quedó en Staunton. También empezó a dedicarse a la elaboración de mapas en su tiempo libre. En 1861 el general Robert E. Lee lo tomó como cartógrafo en su campaña en los montes Allegheny, al oeste del valle. Un año más tarde, en 1862, cayó enfermo y tuvo que regresar a Shenandoah, donde se presentó ante el Ejército del Valle y fue llevado ante Jackson. Impresionado con el conocimiento que Hotchkiss tenía de la zona, el general lo incorporó a su Estado Mayor el 26 de marzo, pese a que no era militar, ni lo llegaría a ser nunca. La primera orden que Hotchkiss recibió fue: «Quiero que me hagas un mapa del valle desde Harper's Ferry hasta Lexington, mostrando todos los puntos que puedan usarse a la ofensiva o a la defensiva»[48].

Hotchkiss se puso a trabajar de inmediato. No era cartógrafo de profesión, pero era un hombre metódico. Primero estudió el terreno a caballo, haciendo dibujos y anotaciones a su paso, y después trabajó con esas observaciones hasta llegar al producto final. El mapa que elaboró en 1862 aún existe[49]. El curso de los ríos aparece en azul pálido, la red de caminos en rojo, y las elevaciones (sin líneas de cota ni altura) sombreadas en negro. No tiene escala, pero parte del mapa en su mitad inferior ha sido arrancada y la escala pudiera haber estado ahí. Como mapa, padece de las mismas deficiencias de otros mapas del periodo de la guerra de Secesión: no está hecho cuidadosamente, en unas partes da demasiados detalles y en otras no los suficientes, y da la impresión de no estar terminado, como si estuviese hecho por aficionados. Resulta muy inferior al mapa claro y elegante de Yorktown, en la península de Virginia, hecho por Tomas Jefferson Cram a partir del original elaborado por uno de los *ingénieurs géographes* franceses del ejército de Rochambeau in 1781[50]. Quizá no deba sorprendernos que fueran precisamente las clases de dibujo en la Academia de West Point las que a Jackson menos le gustaban. Probablemente, la elaboración de mapas era una asignatura que no se enseñaba bien en la Academia, y si la elaboración de mapas militares

federales en Europa y particularmente en Gran Bretaña era deficiente, sería lógico suponer que la elaboración de mapas en Norteamérica también dejaba mucho que desear.

Con todo, Hotchkiss proporcionó a Jackson un mapa basado en el conocimiento directo del terreno y elaborado a partir de observaciones recientes, lo que de por sí ponía al general en una posición ventajosa con respecto a sus oponentes de la Unión. Todavía en 1864, durante la reanudación de la ofensiva de la Confederación en el valle a cargo de Jubal Early, el general norteño Philip Sheridan tuvo que maniobrar guiándose por un inexacto mapa civil con más de treinta años de antigüedad. El mapa que Hotchkiss ofreció a Jackson tenía al menos lo esencial: la ubicación de los pasos en las montañas, las distancias entre lugares poblados, orientaciones según los puntos cardinales, los cruces de los ríos, y el curso de los caminos pavimentados. Aquello era definitivamente mejor que nada, y le resultó muy útil. Por lo demás, otros mapas del valle, francamente malos, llevarían a sus enemigos norteños a cometer graves errores.

La campaña del Valle de 1862 se inició en un momento de equilibrio estratégico entre la Unión y la Confederación, después de haber contenido esta última una ofensiva de la Unión en el oeste, pero antes de que comenzara la de McClellan en la costa este. Durante 1861, la Confederación había perdido mucho territorio al oeste de los montes Apalaches, que demarcaban físicamente los dos escenarios de la guerra. Gran parte del estado de Missouri, que apoyaba mayoritariamente al Sur, se había perdido en agosto, a pesar de una victoria técnica de la Confederación en Wilson’s Creek. Kentucky, que también estaba a favor del Sur, se mantuvo en manos del Norte debido al oportuno avance del aún joven, pero agresivo, general U. S. Grant. Su éxito lo llevaría a avanzar también hacia Tennessee, logrando la captura de los estratégicos fuertes fluviales Henry y Donelson, pero también enzarzándose en la costosa batalla de Shiloh en abril de 1862. El frente occidental de la Confederación, consolidado por su nuevo comandante, Albert Sidney Johnston (muerto en Shiloh), se mantendría casi intacto durante el resto del año.

En el este, donde la Unión había iniciado una campaña para lograr el control de la línea costera de la Confederación, que iría paralizando

progresivamente al Sur, la tierra había cambiado poco de dueños a lo largo de 1861. Después de la victoria de la defensa confederada en Bull Run, el Ejército del Norte de Virginia comandado por Joseph E. Johnston había permanecido en las cercanías de Washington, amenazando a la capital federal. Su presencia era un motivo de constante preocupación para el presidente Lincoln, particularmente por las exageraciones del flamante general en jefe de la Unión, George McClellan, acerca de su tamaño. En marzo de 1862, Joseph E. Johnston retiró su ejército hacia el sur del Rappahannock, uno de los ríos que corren de oeste a este alrededor de Richmond. Este movimiento mitigó un tanto las preocupaciones de Lincoln sobre la seguridad de la capital, pero complicó objetivamente el plan de McClellan de tomar la Confederación mediante una invasión por mar, ya que situó el mayor ejército de la Confederación en zonas cercanas a su objetivo final.

En un mapa a gran escala (paradójicamente, en cartografía, cuanto mayor es la escala menor es el detalle; un mapa a pequeña escala de una pulgada por milla es mucho más informativo que un mapa a gran escala de una pulgada por diez millas, aunque este último sea de mayor utilidad para la planificación estratégica) la situación en marzo de 1862 se hubiera visto como sigue: Joseph E. Johnston, con cuarenta mil efectivos del Ejército del Norte del Virginia, se estacionaba en el Rappahannock, sesenta y cuatro kilómetros al norte de Richmond; McClellan, con ciento quince mil efectivos del Ejército del Potomac, navegaba por dicho río hacia la punta de la península de Virginia, para desembarcar en el fuerte Monroe, a noventa y seis kilómetros de Richmond; y varios destacamentos del Norte, con un total de veinte mil hombres al mando de Nathaniel Banks, protegían la ciudad de Washington. En los montes Apalaches en el oeste, otros generales de la Unión desplegaban fuerzas de variado tamaño. En el medio del teatro de operaciones, enfrentándose pero a la vez siendo amenazado por las fuerzas de la Unión en las montañas y en los alrededores de Washington, Stonewall Jackson desplegaba menos de cinco mil hombres para proteger el flanco de Joseph E. Johnston, mantener a raya a los federales que estaban en las montañas, y evitar que Banks trajera las tropas que protegían la capital para apoyar a McClellan en su avance por mar hacia Richmond[51].

En un territorio sin accidentes geográficos (digamos, las planicies sin bosques ni ríos de las Grandes Llanuras) la posición de Jackson hubiera sido indefendible. Lo hubieran eliminado en unos pocos días de combate mediante el avance concéntrico de Banks y de las tropas del Norte en el oeste. La posición real de Jackson, sin embargo, distaba de ser vulnerable. Tenía de su lado las montañas y los ríos del valle de Shenandoah, y si aprovechaba los accidentes geográficos, naturales o artificiales, de la zona, podía superar las dificultades a las que se enfrentaba. Durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 1862, Jackson venció con todas las probabilidades en su contra, haciendo un uso simplemente brillante, quizá el mejor que se haya logrado jamás, de la maniobra militar, basándose enteramente en un mejor uso de la información en su sentido más amplio.

El Ejército del Valle (conocido oficialmente como el Ejército del Distrito del valle de Shenandoah) comenzó su imperecedera campaña de distracción en la entrada del valle de Shenandoah, donde había pasado un duro invierno cerca de Romney, el hogar de Jackson en su niñez. Jackson dio órdenes de operar de tal forma que se evitara una batalla campal, pero se impidiera a Banks, en las afueras de Washington, enviar refuerzos a McClellan en su avance hacia Richmond. Tal como se desarrollaron los acontecimientos, sus fuerzas tuvieron que librar varias batallas campales, pero sus instrucciones fueron en esencia cumplidas.

Aunque debía permanecer en Washington, Banks también tenía órdenes de limpiar el extremo norte del valle, y a finales de febrero cruzó el río Potomac por donde se une al Shenandoah en Harper's Ferry, y avanzó hacia el sur. Su objetivo era proteger de la interferencia confederada dos líneas de comunicación estratégicas: el canal Chesapeake-Ohio (que comunicaba el mar con el sistema fluvial del Ohio más allá de los Apalaches) y el ferrocarril Baltimore-Ohio (la principal línea férrea con rumbo oeste a través de los Apalaches). Jackson propuso primero atacar la avanzada de Banks en Winchester, donde terminaba un ramal del ferrocarril en la carretera del Valle, pensando que así podía infligir una derrota a las fuerzas de la Unión mientras estuviesen dispersas. El plan, sin embargo, desafiaba la orden de no entrar en combate emitida por Joseph E. Johnston, quien, mientras retiraba su ejército de Manassas para proteger Richmond, no

quería correr el riesgo de una derrota que le permitiese a Banks reforzar el ejército de McClellan. El plan de Jackson también asustaba a sus subordinados, quienes estaban seguros de que serían derrotados. Después de una acalorada discusión en su primera reunión de batalla, la noche del 11 de marzo, Jackson aceptó resignadamente el criterio de la mayoría. Cuando se alejaba del lugar de la reunión en la oscuridad, le dijo al Dr. McGuire, su principal oficial sanitario: «Esta es la última reunión de batalla que tendré en mi vida».

Y cumplió su palabra; incluso la cumplió sobradamente. Hay un dicho militar que dice que «Las reuniones de batalla no van a la batalla» (la frase es del presidente Theodore Roosevelt, pero la idea es tan vieja como Matusalén), y, después de la timidez mostrada por sus brigadieres en Winchester, Jackson se encerró en sí mismo[52]. Ya en sus días de cadete en la Academia de West Point, Jackson era famoso por su carácter taciturno, prefiriendo orar en privado a conversar en público. En lo sucesivo, se guardó lo que pensaba, haciendo conocer sus intenciones solo en el último momento, mediante órdenes perentorias y a menudo crípticas. No se trataba de una medida de seguridad, sino el reflejo de su carácter introvertido; pero tuvo el efecto altamente positivo, en lo que sería una campaña llena de sorpresas, de rodear de silencio lo inesperado.

Entre el 11 y el 20 de marzo, el Ejército del Valle se retiró hacia el sur por la carretera del Valle, con el apoyo de la caballería de Turner Ashby. Este prácticamente había nacido en un caballo; no había recibido ningún entrenamiento formal sobre la táctica de la caballería, pero era un jinete excelente, un hombre de acción que lograba lo que se proponía. A veces, su falta de disciplina y la de sus hombres hacían que Jackson, que era un militar de carrera, montase en cólera. Pero su implacable agresividad siempre volvía a granjearle el favor del general. Aprovechando la larga retirada, Jackson se dedicó a trazar su estrategia. «La movilidad es el factor esencial para el futuro del Ejército del Valle»[53]. Sin embargo, el ejército solo podía maniobrar con éxito ante un enemigo superior si se explotaba correctamente la geografía del valle, obligando al enemigo a cometer errores y privando a Banks de eslabones esenciales en su cadena de comunicación. En los cálculos de Jackson, un factor importante era el hecho

de que su oponente no fuese un militar de carrera; de hecho, ni siquiera un militar. Banks, quien había sido miembro del Congreso, presidente de la Cámara de Representantes, y más recientemente gobernador de Massachusetts, era un buen ejemplo del «general político» de la guerra de Secesión, designado por razones partidistas. Sin embargo, los cálculos de Jackson dependían esencialmente de consideraciones objetivas, no subjetivas: caminos, puentes, ríos y montañas. Ahora que Banks estaba en el valle, tenía que mantenerlo ahí, pero sin llegar a entablar combates que pudiese perder. También debía mantenerse a una distancia prudencial de las fuerzas de la Unión en el oeste, en los montes Allegheny, y mantener libre su ruta de escape hacia el este, en caso de que Joseph E. Johnston lo mandase a buscar para ayudar en la defensa de Richmond contra el ejército de McClellan en la península.

Primero pensó en los puentes: aquellos que no podía permitir que el enemigo usase, y aquellos que eran esenciales para que su ejército pudiese maniobrar. Había muchos puentes en el valle; la mayoría de madera y fáciles de incendiar, pero algunos tenían una importancia fundamental. Dos eran puentes ferroviarios, uno tendido sobre el río Sur en el extremo sur del valle, que Jackson necesitaría si tuviera que escapar por tren hasta Richmond; y otro en Front Royal, para el ferrocarril del paso de Manassas, una de las líneas principales de la cadena de suministros del Norte. Este último ya había sido destruido por orden de Jackson, quien también había enviado los vagones más al sur para evitar que Banks los usase en un avance ulterior.

De los restantes puentes que unían las carreteras del valle, la guardia del Estado Mayor ya había incendiado el de Front Royal para impedir el avance de Banks hacia el valle Luray, al este del Massanutten, hacia donde corría el afluente norte. Sin embargo, los tres puentes en Luray eran esenciales para Jackson por si necesitase cruzar las montañas centrales a través del paso del Massanutten; y también debía mantener los puentes en Port Republic y Conrad’s Store, ambos sobre el afluente sur o el afluente menor de este, el río Sur, en caminos que se dirigían a través de los pasos de las montañas Azules hacia Richmond. Finalmente, había un puente de madera en Rude’s Hill, donde la carretera del Valle cruzaba el afluente norte, que era quizá el

más importante de todos. De destruirse con Banks en el norte y Jackson en el sur, su pérdida detendría en seco el avance del Norte en ese punto. Igualmente, su destrucción a espaldas de Jackson acabaría con cualquier posibilidad de emprender una contraofensiva por el valle al oeste del Massanutten.

Un observador imparcial, analizando la situación a mediados de marzo de 1862 desde Staunton, la base principal de Jackson en el extremo sur del valle, habría hecho la siguiente valoración: Banks, al no haber podido perseguir a Jackson enérgicamente durante su retiraba de Winchester, estaba atascado entre ese lugar y Strasburg, pero aún tenía la opción de avanzar por el afluente norte o por el sur; esta última maniobra requeriría construir un puente en Front Royal, pero su ejército tenía las condiciones para hacerlo. Jackson, estacionado en Mount Jackson en el afluente norte, tenía dos opciones: podía invertir su retirada y subir por la carretera del Valle para encontrarse y combatir con Banks cerca de Winchester, o podía cruzar el paso del Massanutten para entrar en el valle del Luray y abrir un nuevo frente ofensivo.

La segunda opción, sin embargo, obligaría al Ejército del Valle a abandonar la carretera macadamizada y avanzar por caminos de tierra, limitaría su movilidad, y expondría la base principal de Staunton a un ataque de los federales. Por tanto, Jackson decidió, aunque de esta manera estaría más lejos de Johnston en Richmond y más cerca de las fuerzas federales que permanecían en los montes Allegheny, volver sobre sus pasos y entablar combate con Banks en Winchester. Además, Johnston, quien se retiraba desde Manassas hacia las líneas del río Richmond, había manifestado su preocupación ante la creciente distancia que separaba a Jackson de las tropas de Banks. «¿Acaso su presencia y la de sus tropas no evitaría que el enemigo redujese sus fuerzas en esa zona? […] Pienso que es importante mantener a ese ejército en el valle, de manera que no pueda apoyar a McClellan. Trate en lo posible de lograrlo, aproximándose hasta donde sea prudente»[54].

De sus palabras se desprendía que no apoyaba la idea de que Jackson entrara en combate; pero Jackson desconocía la prudencia cuando olfateaba la posibilidad de una victoria. En cuanto recibió el mensaje de Johnston se

dirigió nuevamente hacia el norte, marchando bajo una nevada tardía el 22 de marzo y entrando en contacto el día 23 con la vanguardia de Banks en el poblado de Kernstown, a ocho kilómetros de Winchester.

La caballería de Ashby inició el combate, avanzando durante la mañana con escaramuzas constantes, apoyada por la infantería. Cuando las tropas de la Unión empezaron a formar su línea de combate, se retiró para unirse a Jackson, quien avanzaba por detrás con el grueso del ejército. Quizá fuera el propio Ashby quien comunicó a Jackson que las fuerzas enemigas solo sumaban cuatro regimientos; también puede que espías locales proporcionaran esta información. En cualquier variante, la información era errónea. Los federales tenían una fuerza mucho mayor, unos diez mil efectivos contra los cuatro mil de Jackson, y una abundante y bien situada artillería que se pusieron a usar rápidamente, comenzando a causarles bajas.

A pesar de la inferioridad de sus fuerzas (y a pesar de ser un domingo, día en que el piadoso Jackson evitaba combatir), ya en las primeras horas de la tarde había tomado la decisión de atacar. Los norteños estaban desplegados a ambos lados de la carretera, pero en mayor número hacia el oeste, donde las crestas y elevaciones les brindaban una posición ventajosa. Y fue allí donde Jackson decidió dirigir sus esfuerzos. Para comandar la batalla se apoyó en un oficial del segundo regimiento de Virginia, el mayor Frank Jones, «quien conocía la zona y podía ver el porche de su casa al otro lado de la carretera»[55]. Sin embargo, esta vez el conocimiento del terreno no pudo sacarlo del apuro. Estaba a punto de abarcar más de lo que podía, y para colmo su carácter taciturno hacía más difícil aún la situación. Dio una orden poco clara, y después perdió el control de los acontecimientos al abandonar su posición central para galopar de un lado a otro, intentando restablecer el orden. Su brigada principal quedó sin dirección, se enfrentó al fuego intenso de la artillería, se guareció, y finalmente retrocedió. Jackson trajo sus propios cañones (tenía casi tantos como el enemigo) y refuerzos de infantería, pero después de un último y cruento intercambio de cañonazos casi a quemarropa, sus hombres estaban al borde de la derrota; muchos se habían quedado sin municiones. Días después, Jackson escribiría: «No recuerdo haber oído un tiroteo tan ensordecedor». Pero el tiroteo era más

nutrido del lado de los federales, y alrededor de las seis de la tarde el Ejército del Valle comenzó a retroceder, retirándose carretera abajo[56].

La batalla de Kernstown fue una derrota para la Confederación. El Sur sufrió cuatrocientas cincuenta y cinco bajas entre muertos y heridos, y doscientos sesenta y tres hombres fueron hechos prisioneros. La Unión perdió un total de quinientos sesenta y ocho hombres, entre muertos y heridos. Proporcionalmente, el Ejército del Valle se llevó con mucho la peor parte. No obstante, el resultado estratégico le fue favorable. Aunque el enemigo había conquistado nuevas posiciones durante el ataque, se trataba solo de una parte del ejército de Banks; otra división ya había partido para unirse a McClellan en Richmond, y Banks había partido para Washington. El propio McClellan ordenó a Banks, quien al conocer lo sucedido en Kernstown retornó de Washington de inmediato: «Empuja a Jackson con todo, y no pares hasta más allá de Strasburg». Amplió sus instrucciones el primero de abril, resaltando que la batalla de Kernstown obligaba a un cambio de planes. Banks debería permanecer en el valle y no salir de ahí, y una vez que el ferrocarril se hubiese reparado, debía avanzar hacia Staunton, la base principal de Jackson, en el fondo del valle, para obligar a «los rebeldes a concentrarse en usted, y después [usted] regresará a donde estoy yo»[57].

Lo que no hizo fue poner más tropas a disposición de Banks. La preocupación de Lincoln por proteger Washington, la merma de sus recursos como resultado de las operaciones en los montes Allegheny y al oeste de los mismos, todo ello se combinó para reducir su poder de ataque contra Richmond. Dadas las órdenes específicas recibidas por Banks de avanzar por la carretera del Valle, al oeste de la barrera divisoria del monte Massanutten, Jackson no tuvo que preocuparse por defender además el valle del Luray al este del mismo. Es más, una vez que se percató de la dirección en que se desplegaban las fuerzas del Norte, Jackson comprendió que tenía la oportunidad de utilizar el Luray para llevar a cabo su propia contraofensiva; oportunidad que aprovecharía al máximo. Aunque pasaría el resto de marzo y la mayor parte de abril al oeste del Massanutten, retrocediendo, ya estaba sopesando respuestas que lo llevarían al corredor

del este, donde podría reanudar sus ataques sobre Harper's Ferry y Manassas, aumentando así las preocupaciones de Lincoln y McClellan.

Pero antes de poder ejecutar esos planes había mucho que hacer en el sur del valle. Jackson, después de su retirada de Kernstown, había reorganizado y situado al Ejército del Valle en posiciones defensivas cerca de Mount Jackson, en el afluente norte del Shenandoah. Banks, que lo seguía lentamente, ocupó Woodstock. La línea entre las posiciones de ambos ejércitos, del 3 al 17 de abril, se encontraba a lo largo de un pequeño arroyo llamado Stony Creek, a través del cual ambos bandos sostuvieron escaramuzas durante las dos semanas de inactividad: Jackson manteniendo a Banks en jaque, y Banks sin decidirse a avanzar no fuera a ser que Jackson se le escapara por el paso del Massanutten hacia Luray y atacara sus líneas de comunicación más al norte. Sin embargo, Banks terminó por percatarse (en un raro momento de inspiración) de que si Jackson podía hacer que la geografía obrase a su favor, esta también podía ser beneficiosa para sí mismo. Dado lo cerca que estaban del paso del Massanutten, si avanzaban a toda velocidad por la carretera, podían obligar a Jackson a retroceder más allá del comienzo de la misma en New Market, y empujarlo entonces hacia el sur, hasta Harrisonburg o incluso hasta Staunton. Así pues, al amanecer del 17 de abril, la infantería de la Unión, seguida de la caballería, lanzó un ataque por sorpresa. Las defensas confederadas cedieron, y cuando los jinetes de Ashby trataron de detener el avance del Norte incendiando el puente en Rude's Hill, donde el afluente norte del Shenandoah es particularmente difícil de cruzar, la caballería de la Unión llegó a tiempo para apagar el fuego. El Ejército del Valle, que contaba con un solo hombre por cada dos del ejército norteño, no tuvo otra alternativa que huir al sur lo más rápidamente posible. Tras dos días de marcha forzada, lograron dejar atrás al enemigo; pero después de Kernstown, Jackson supo que había sufrido un revés logístico.

Estratégicamente, sin embargo, volvía a salir ganando. Joseph E. Johnston, quien se sentía cada vez más presionado por la presencia de McClellan en Richmond, había ordenado a Jackson que se preparase para abandonar el valle; su nuevo cuartel general en Swift Run, uno de los pasos principales de las montañas Azules, estaba bien posicionado para ello. No

obstante, en el transcurso del mes de abril, Jackson comenzó a convencerse de que estaría en mejores condiciones de defender Richmond si se quedaba allí, utilizando Swift Run como una base segura (las elevaciones a ambos lados lo protegían de un ataque por sorpresa), desde donde podía atacar a las fuerzas de la Unión que estaban en la zona. Calculó que la Unión tendría un total de ciento sesenta mil efectivos entre el este, el norte y el oeste de Virginia, y que la mayoría de estos ejércitos tenían inmovilizados a sus oponentes confederados: McClellan tenía a Joseph E. Johnston estacionado en Richmond; McDowell se enfrentaba a Anderson en el Rappahannock, cerca de Fredericksburg; y Frémont, en los montes Allegheny, amenazaba a la pequeña tropa de Edward Johnson. Solo Jackson estaba en condiciones de maniobrar, pues aunque los federales ahora parecían dominar el sur del valle, él estaba seguro de poder burlarlos en campaña si se mantenía en constante movimiento. Su única duda era si Banks sería el objetivo más provechoso.

Lo que finalmente hizo que se decidiera fue la creciente evidencia de que Frémont estaba saliendo de los Allegheny para atacar a la pequeña y aislada tropa de Edward Johnson cerca de Staunton, la base principal de Jackson, repleta de suministros de guerra y productos agrícolas de las fincas del valle. Para acudir en ayuda de Johnson, tendría que llevar a cabo una marcha de ochenta kilómetros por caminos en mal estado, cruzando ante las narices del ejército de Banks, que aún estaba situado cerca de Harrisonburg, en la carretera del Valle, después de su avance tras la victoria en Kernstown el mes anterior. Pero era un riesgo que se podía correr, pues Banks se había estacionado detrás del río Norte, cuyos puentes Jackson había mandado quemar para cubrir su retirada hacia el paso de Swift Run. Por lo tanto, Hotchkiss fue enviado a determinar la posición exacta de Johnson y a establecer la ruta que deberían seguir para reunirse con él. Finalmente, el 30 de abril, el Ejército del Valle se puso en marcha.

Jackson se hubiera sentido más tranquilo de haber sabido que Banks creía que el Ejército del Valle ya había abandonado el paso de Swift Run para dirigirse a Richmond. Su mente, sin embargo, estaba tan segura del plan a seguir, que cuando la ruta seleccionada por Hotchkiss quedó obstruida por lluvias torrenciales («ríos de agua corrían por el camino a lo

largo de cientos de metros»), Jackson ordenó que la columna regresara al paso de Brown, dejó a sus hombres descansar durante la noche, y reemprendió la marcha hacia el oeste tomando una ruta hacia el sur, que además tenía la ventaja de ser paralela al ferrocarril central de Virginia, en el que Jackson colocó a los enfermos y las provisiones. De este modo, unas veces por tren, otras veces a pie, el Ejército del Valle se concentró en Staunton el 6 de mayo, y salió al día siguiente para unirse a las fuerzas de Edward Johnson, quien ya se dirigía a su encuentro. De ahí continuaron hacia el oeste hacia un pequeño lugar llamado McDowell (como el general de la Unión que operaba en el Rappahannock, al norte de Richmond).

Durante la tarde del 8 de mayo se produjeron varias escaramuzas entre avanzadas unionistas y confederadas, que comenzaron a convertirse poco a poco en una batalla. Jackson había hecho un reconocimiento del terreno, sumamente accidentado, y tenía un plan para caer por sorpresa sobre las fuerzas norteñas, un destacamento del ejército de Frémont al mando del general R. H. Milroy. Este último, sin embargo, adivinó sus intenciones, y decidió atacar a pesar de la inferioridad numérica de sus tropas. En la confusión del combate resultante, fueron sus hombres los que causaron más bajas. Jackson informó a Lee: «El Señor nos bendijo con la victoria», una afirmación cierta en el sentido de que fue Milroy quien dejó de combatir y se batió en retirada[58]. Pero fue una victoria costosa, y Jackson se reprocharía después el no haber dirigido la batalla adecuadamente. Fue el último error que cometería en la campaña del Valle.

Esta iba a acelerarse enseguida. Lee, en Richmond, estaba cada vez más decidido a mantener separadas las fuerzas de la Unión que rodeaban la capital; Joseph E. Johnston opinaba lo mismo, y ambos contaban con Jackson para mantener a Banks al oeste de las montañas Azules y a Frémont en los Allegheny. Así pues, después de la batalla en McDowell, Jackson decidió perseguir a Milroy, y a la vez tomar medidas para restringir la libertad de maniobra de Frémont. Envió a Hotchkiss, con la caballería que pudo reunir de improviso, a bloquear las rutas que iban desde los Allegheny hasta el sur del Shenandoah, mientras él iba en pos de las fuerzas de Milroy. El 12 de mayo ya había llegado hasta el poblado de Franklin, en plena zona montañosa, pero sin lograr alcanzarlos aún. Decidió por tanto

interrumpir la persecución y regresar al valle. Su objetivo seguía siendo el mismo, evitar que Banks se fuera de la zona; pero también tenía la intención de reunirse con su subordinado, Ewell, a fin de poder enfrentarse al enemigo con fuerzas superiores.

El Ejército del Valle, por su parte, ya se iba adaptando a los extraordinarios esfuerzos que Jackson esperaba de él. El 8 de mayo, el día de la batalla de McDowell, la brigada de Stonewall, tras levantar el campamento, tuvo que marchar unos cincuenta y seis kilómetros para llegar al enemigo y regresar al campamento. Durante el resto del mes, tales marchas se convertirían en el pan de cada día. A pesar del mal estado de los caminos, la escasez de comida y la falta de calzado (marchar descalzos, a menudo decenas de kilómetros, se convirtió en algo cotidiano), el Ejército del Valle se creció ante aquel desafío. Aunque Jackson no revelaba sus intenciones ni a sus más cercanos subordinados, el ejército llegó a comprender durante mayo de 1862 que su estrategia era desconcertar y engañar al enemigo, logrando una velocidad de desplazamiento que no era normal para la infantería. Llegaron a adoptar el nombre de «la caballería de a pie de Jackson»; y en no pocas ocasiones hicieron honor a su nombre, marchando la misma distancia que lograban cubrir sus jinetes.

El 17 de mayo, tras una dura caminata para salir de los Allegheny, los hombres de Jackson volvieron a entrar en el valle cerca de Harrisonburg, al oeste del Massanutten. Banks había estado ahí el mes anterior, dirigiéndose al sur por el río Norte, pero había abandonado sus posiciones y partido hacia Strasburg, en el extremo norte del valle, preparándose para continuar hacia Fredericksburg. Ya había enviado por delante a la división de Shields. Una vez más correspondía a Jackson la tarea de mantenerlo donde estaba. Tenía a su favor un cambio en la correlación de fuerzas: la partida de Shields dejaba a Banks con solo doce mil hombres; Jackson en esos momentos tenía, directamente bajo su mando o a su alcance, unos dieciséis mil, incluyendo la división de Ewell en el valle del Luray. También tenía a su favor el progresivo deterioro cualitativo de la información adquirida por el ejército norteño; Banks no tenía seguridad alguna acerca de las intenciones concretas del Ejército del Valle, una situación que no haría más que empeorar. El 21 de mayo, por ejemplo, Banks pensaba que Jackson

estaba trece kilómetros al oeste de Harrisonburg, y ubicaba a Ewell en el paso de Swift Run, a sesenta y cuatro kilómetros de distancia, y separándose cada día más. Pero en aquel momento Jackson ya había cruzado al valle del Luray por el paso del Massanutten, Ewell se le había unido, y juntos se dirigían al norte hacia un débil destacamento de tropas de la Unión que protegía los puentes del ferrocarril del paso de Manassas al este de Strasburg.

Esta realineación se logró no sin dificultad, e incluso con cierta dosis de desobediencia creativa. A mediados de mayo la situación de la Confederación era muy difícil. Durante los meses de marzo y abril habían sufrido sucesivas derrotas en todos los frentes, desde el lejano oeste hasta la costa atlántica. A principios de mayo habían tenido que abandonar la línea defensiva de la península, habían perdido la batalla de Williamsburg en las afueras de Richmond, y McClellan hostigaba las líneas defensivas de la propia ciudad. Entre el 15 y el 18 de mayo, Robert E. Lee y Joseph E. Johnston, ambos en Richmond a ciento sesenta kilómetros de distancia del valle, y con las comunicaciones afectadas por demoras de dos o tres días a pesar de que disponían del telégrafo y del sistema de postas, habían enviado una serie de instrucciones contradictorias, que venían a ordenar a Ewell separarse de Jackson e ir a vigilar a McDowell a Fredericksburg. Ni Jackson ni Ewell querían obedecer, pues hacerlo les privaría de la decisiva superioridad numérica que habían logrado temporalmente sobre Banks, sin garantías de que esta separación asegurara una victoria en algún otro lugar. En secreto acordaron, pues, aprovechar la ambigüedad de las órdenes recibidas y valerse de la demora en las comunicaciones para permanecer juntos y marchar sobre Banks.

Jackson inició su movimiento el 19 de mayo. Los puentes que había quemado en Harrisonburg para proteger su salida hacia los montes Allegheny en principio debieron haberle impedido volver sobre sus pasos y cruzar nuevamente el río Norte en dirección al valle de Shenandoah; pero Hotchkiss, quien hacía las veces de su oficial de inteligencia, descubrió varias carretas grandes que, dispuestas a lo largo de un vado, permitieron el cruce a pesar de que el río estaba en crecida. El 20 de mayo Jackson ya había llegado a New Market, en el extremo oeste del paso del Massanutten;

el 21 lo había cruzado para unirse a Ewell en Luray; y el 23 su vanguardia se encontraba en las afueras de Front Royal. Gracias a una marcha forzada de ciento doce kilómetros en tres días, había llegado hasta la retaguardia de Banks, listo para dar un golpe decisivo.

En ese momento la suerte acudió en su ayuda, propiciada por el hecho de combatir en territorio amigo. Mientras avanzaba para entrar en contacto con el enemigo, ignorante del tamaño de las fuerzas con que se defendería la Unión en los puentes de Front Royal, uno de sus oficiales se encontró con una muchacha que venía sin aliento: Belle Boyd, una linda joven de dieciocho años, acababa de llegar del campamento enemigo, donde había seducido a uno de los oficiales y había descubierto que solo contaban con un regimiento. «Díganle [a Stonewall] que cargue ahora mismo y acabará con todos», insistió[59]. En la confusión de la batalla que sobrevino, el grueso de la infantería norteña consiguió escapar, pero la caballería de la Confederación logró salvar los puentes, que Jackson necesitaba para la próxima etapa de su operación contra Banks en Strasburg, y alcanzó a destruir las líneas del telégrafo, evitando así que Banks tuviera noticias de la derrota.

La noche del 23 de mayo, Jackson analizó la situación que tenía ante sí después de su heterodoxa victoria en Front Royal. Concluyó acertadamente que Banks se sentiría expuesto a un nuevo ataque confederado de permanecer en Strasburg, donde el número de efectivos se había reducido a unos diez mil. Podría recurrir a Frémont, en los Allegheny, pero esto era poco probable, teniendo en cuenta que una de sus misiones era, sin duda, proteger a Washington, que estaba en la dirección contraria. Existía también la remota posibilidad de que Banks pasase a la ofensiva para recuperar Front Royal, pensando quizá que Jackson iría hacia el norte rumbo a Harper's Ferry, con la idea de que las tropas de la Unión se retiraban en esa dirección. O tal vez haría lo más obvio: simplemente retirarse.

Al final Jackson decidió, acertadamente, que Banks se retiraría hacia Harper's Ferry. Por tanto, ordenó que su ejército lo siguiese. Banks iba en retirada por la carretera del Valle hacia Winchester, pero Jackson utilizó una ruta convergente por un camino vecinal que pasaba por Cedarville y Ninevah. Ambos ejércitos debían recorrer unos treinta y dos kilómetros;

pero mientras Banks avanzaba laboriosamente, arrastrando una caravana de carretas repletas de suministros codiciados por el Sur, Jackson volaba por la campiña con su caballería de reconocimiento. En la mañana del 24 de mayo, la caballería de la Confederación dio con las carretas de Banks. Estaban casi desprotegidas, apretujadas unas contra otras, atrapadas en un tramo de la carretera del Valle donde había paredes de piedra a ambos lados. Los sureños abrieron fuego y la caballería de Ashby cargó contra ellos. Aunque los federales incendiaron todas las carretas que pudieron, los confederados se hicieron con un buen botín. Entretanto, Jackson continuó con su persecución, y en la tarde de ese mismo día sus hombres estaban ya formados en las afueras de Winchester, cansados y con los pies adoloridos, pero listos para entrar en combate.

La presencia del Ejército del Valle en las afueras de Winchester, a cuarenta kilómetros de Harper's Ferry y a solo ciento doce de Washington, causó gran consternación en la capital federal. Incluso suponiendo que el ejército sureño no atacara la ciudad, habría que reducir la presión contra Richmond. Lincoln, al igual que Jackson, estaba estudiando un mapa del teatro de operaciones, aunque no tan bueno como el de Hotchkiss[60]. Entre las cuatro y las cinco de la tarde del 24 de mayo, ordenó a Frémont abandonar su plan de dirigirse al oeste de los Allegheny para atacar el centro ferroviario de Knoxville, en Tennessee, y en lugar de esto marchar hacia el este para apoyar a Banks. También ordenó a McDowell prepararse para reunirse con McClellan en la península, para enviar de vuelta a la mitad de su ejército en ayuda de Banks. «En ese momento, a las cinco de la tarde del 24 de mayo, el Ejército del Valle ganó la campaña del Valle»[61].

Jackson, sin embargo, tenía aún muchos combates que librar a todo lo largo del valle. En la mañana del 25 de mayo, en medio de una densa neblina, su avanzada se encontró con hombres de Banks, situados en las afueras de Winchester sobre colinas que protegían el pueblo desde el sur. Sus informantes locales, por una vez, le habían fallado. Creía que las fuerzas de la Unión estaban a su espalda, no frente a él, y planeaba cortarles el paso antes de que pudiesen llegar a Harper's Ferry. En la confusión que reinó después del choque inicial, causada no por las brigadas de Jackson, sino por las de Ewell, que marchaban a su encuentro, las tropas de la Unión

inicialmente les causaron muchas bajas. Sus baterías estaban bien ubicadas, en lugares elevados. Pero a medida que fue aumentando la concentración de fuerzas confederadas, los norteños se vieron flanqueados a izquierda y a derecha, con sus baterías directamente bajo el fuego de los fusiles enemigos y su infantería obligada a retroceder. En poco tiempo, los hombres de Banks se batieron en retirada. Intentaron ofrecer resistencia en las calles de Winchester, pero los pobladores socavaron su posición sacando armas que tenían escondidas y proporcionando información a los confederados (muchos de los miembros del quinto regimiento de Virginia provenían de aquel pueblo). Al mediodía el ejército de Banks serpenteaba apresuradamente por la carretera del Valle hacia Harper's Ferry, con la infantería de Jackson (su «caballería de a pie») pisándole los talones.

De haber contado Jackson con toda su caballería en aquel instante, la destrucción del enemigo hubiese sido total. Ashby, su jefe de caballería, no estuvo disponible en el momento decisivo; había ido en busca de alguna aventura: el gran defecto de todos los jinetes del Sur. Como resultado, Banks logró escapar, manteniéndose justo fuera del alcance de la vanguardia de Jackson hasta llegar a Harper's Ferry, donde cruzó el Potomac la noche del 25, dejando el valle en manos de la Confederación.

¿Pero por cuánto tiempo? Lincoln, plenamente consciente de los peligros que acarreaba la nueva situación, e interpretándola certeramente, estaba decidido a impedir que Jackson obstaculizara la convergencia de las fuerzas de la Unión sobre Richmond. Aceptó el análisis del general McDowell: «Jackson es capaz de inmovilizar una fuerza grande con una pequeña». No obstante, mediante un manejo correcto de sus propias fuerzas, aspiraba a acabar con el *impasse* y restablecer el dominio que la superioridad numérica del Norte debía proporcionar. Aunque en el mapa el avance de Jackson en dirección a Harper's Ferry parecía una amenaza para Washington, se podía interpretar también como su caída en una trampa en la que sería atacado por tres flancos: por Frémont, avanzando desde los montes Allegheny hacia el oeste; por McDowell desde el este; y por Banks, si este último cruzara nuevamente el Potomac hacia el sur. El 29 de marzo el presidente dio las órdenes pertinentes a McDowell y a Banks. A McDowell le escribió: «La tropa del general Frémont debe de estar, y

probablemente estará, en o cerca de Strasburg [en la parte norte del afluente norte del Shenandoah] mañana al mediodía. Trate de tener a su tropa, o a su vanguardia, en Front Royal [en las dos bifurcaciones] para ese momento». Lincoln estaba tratando de aplicar un movimiento de tenazas a la retaguardia de Jackson que bloqueara su acceso al valle e impidiese toda comunicación con el ejército de Johnston en Richmond, exponiéndolo a una derrota en total aislamiento.

Jackson no iba a dejarse atrapar. Plenamente consciente del peligro que le acechaba, recibió además una serie de informes que le confirmaron lo precario de su situación: uno de boca de un sureño leal, que había cabalgado desde las montañas Azules con noticias del movimiento de Frémont; otro mediante la transcripción de un interrogatorio a un prisionero de la Unión, que había dicho que Shields se dirigía a Front Royal; y finalmente, las noticias del contacto directo con fuerzas federales cerca de Front Royal. El 30 de mayo al mediodía, Jackson ya no pudo ignorar por más tiempo que su avanzada posición, casi llegando a Harper's Ferry, era demasiado peligrosa, y que la prudencia y el sentido común aconsejaban su regreso al valle.

Lo que sucedió a continuación pudo haber sido una derrota aplastante. El Ejército del Valle, con su botín de guerra, se movía lentamente con cientos de carretas, algunas propias, otras de la población civil, y otras capturadas al enemigo. Su caravana se extendía a lo largo de trece kilómetros. La lógica militar indicaba que las carretas debían ser abandonadas para así acelerar al máximo la retirada de los hombres de Jackson. Este, sin embargo, estaba decidido a no a dejar atrás su botín, contando con la capacidad de sus soldados de marchar más rápidamente que sus perseguidores para evitar ser atrapado, y con su preparación para desplegarse en un abrir y cerrar de ojos en formación de combate a los lados de su línea de marcha. El primero de junio, cuando Frémont lanzó una ofensiva para cortarle el camino, Jackson invirtió la marcha de una de sus brigadas para hacer retroceder a los soldados de la Unión. A pesar del estado de sus tropas (algunos soldados habían marchado unos cincuenta y seis kilómetros en dieciséis horas, durmiendo a retazos sobre el suelo mojado, cubiertos con mantas mojadas), logró mantener al enemigo a raya,

con descargas de artillería bien distribuidas. Jackson se mantenía en contacto directo con Hotchkiss, quien estaba constantemente reconociendo el terreno y midiendo distancias relativas en el mapa. Hotchkiss estimó que el Ejército del Valle podía mantenerse fuera de peligro simplemente marchando rápido, y logró convencer de ello a su comandante. La tarde del 1 de junio, el Ejército ya había rebasado Strasburg y proseguía en dirección sur, en tanto las vanguardias de los ejércitos de Frémont y Banks cerraban su tenaza en el aire.

Durante las dos semanas siguientes, Jackson lograría escapar de múltiples trampas, reales o sospechadas. Mientras se dirigía al sur desde Strasburg, justo fuera del alcance del enemigo, su agudo sentido del peligro lo alertó de la posibilidad de otro nuevo. Con Frémont pisándole los talones (así lo creía), y Shields avanzando por el lado este del monte Massanutten, se percató de que ambos podrían cercarlo más adelante. Estaba sobreestimando el paso que traía Shields, pero, con la barrera del Massanutten entre ambos, su preocupación era comprensible. Su solución fue enviar una fuerza de caballería a toda velocidad con órdenes de atravesar el paso de Luray y quemar todos los puentes que aún quedaban sobre el Shenandoah en Luray, bloqueando así el avance de Shields hacia el sur.

El avance del propio Jackson hacia el sur, en dirección a New Market, se vio obstaculizado por el constante asedio de la caballería de la Unión y por el mal tiempo, que incluso convirtió la superficie macadamizada de la carretera del Valle en un fangal. Los hombres formaban una cadena con sus brazos para no hundirse con la presión del tráfico, multiplicada por el convoy de carretas que Jackson se negaba a abandonar y la presencia de los prisioneros de la Unión, quienes, percibiendo la cercanía de sus compañeros, arrastraban los pies y tenían que ser arreados bajo amenazas. El puente en Rude’s Hill, que Ashby no había destruido en abril, fue incendiado bajo las narices del enemigo el 3 de junio[62]. El Ejército del Valle se estaba quedando sin espacio para maniobrar. Robert E. Lee, en sustitución de Joseph E. Johnston, quien había resultado herido, estaba al mando de las tropas en la zona de Richmond, y consideró la posibilidad de reducir sus tropas para reforzar las de Jackson, con vistas a que este

encabezara una invasión contra los estados norteños de Maryland y Pensilvania, cosa que de hecho sucedió un año después. Pero en las circunstancias de 1862 aquel plan era imposible. Jackson, tanto si le gustaba como si no, estaba obligado a continuar retirándose. Su problema era encontrar el modo de hacer que Frémont y Shields lo siguieran, pero sin tener que entablar ningún combate costoso, y pudiendo poner fin a cualquier encuentro cuando le conviniera.

El inconveniente era que su inspirada decisión de quemar los puentes al inicio de la campaña se volvía ahora en su contra. Necesitaba rutas que lo condujesen hasta su base principal en Staunton y hasta el ferrocarril central de Virginia, que llevaba de Staunton a Richmond. Staunton era su punto de reabastecimiento, pero también el lugar donde podía soltar sus cientos de carretas, dejando así libre al ejército para contraatacar si fuera necesario; y el ferrocarril era su vía de escape. Un punto clave era Conrad's Store. Dos caminos llegaban hasta allí: uno desde la carretera del Valle, y otro a través del paso de Swift Run, en las montañas Azules, hasta el ferrocarril. Pero el puente que necesitaban había sido incendiado, y los ingenieros de Jackson consideraban que no era seguro tirar un nuevo puente con el Shenandoah crecido por las lluvias torrenciales.

La única salida, por tanto, era la misma que el Ejército del Valle había tomado el mes anterior, tras su incursión en los Allegheny: un camino en mal estado en dirección al poblado de Port Republic, a poca distancia de Conrad's Store, desde donde podían llegar por el paso de Brown hasta el ferrocarril en la estación del río Mechum. Era una operación arriesgada. Existía la posibilidad de que Shields, moviéndose hacia el sur desde Luray, alcanzara las columnas del Ejército del Valle durante la marcha y las derrotara dado su estado de agotamiento. Hotchkiss, por su parte, no paraba un minuto, actuando como los ojos y oídos de Jackson. Desde su puesto de observación en el extremo sur del monte Massanutten, pudo distinguir cómo el ejército de Shields acampaba en la tarde del 5 de junio cerca de Conrad's Store. Jackson, quien había recorrido esa misma distancia el mes anterior, calculó que las fuerzas de la Unión ya no podrían alcanzarlo antes de llegar a Port Republic, su siguiente refugio.

Pero no fue hasta el 7 de junio cuando Jackson pudo establecer su cuartel general en Port Republic, después de dos días de combates desesperados que diezmaron a varios de sus regimientos, y ocasionó la muerte en combate de Ashby. Las fuerzas de la Unión estaban presionando más enérgicamente de lo previsto, y esa presión pronto desembocaría en un combate que amenazaba con cortar su retirada. La posición de Port Republic era compleja. Comprimida entre el extremo sur del monte Massanutten y las montañas Azules, era también un punto de confluencia de varios caminos claves y de tres ríos: el afluente sur del Shenandoah, el río Norte y el río Sur. El único puente que quedaba en pie, en lo alto de la calle principal, cruzaba sobre la confluencia del río Norte y el afluente sur, mientras que el río Sur se podía cruzar por dos puntos, el vado alto y el vado bajo. Jackson estaba obligado a dominar todos los puntos de este escenario para poder hacer frente al enemigo (Frémont, que venía del noroeste, y Shields que venía del nordeste) y aún tener la opción de retirarse hacia el suroeste.

Había perdido la ventaja que tenía con la información. El enemigo estaba cerca, y podía interpretar la situación operativa tan bien como él. Ellos dominaban dos lados del campo de batalla, incluyendo la elevación que estaba al norte. Tenía que rechazar el ataque enemigo, para evitar que lo rodearan por la izquierda y la derecha, cortándole su retirada y logrando la victoria de la Unión que Jackson había logrado evitar durante los últimos cuatro meses.

La solución estratégica era combatir, y entre el 8 y el 12 de junio el Ejército del Valle combatió ferozmente. La acción del 8 de junio, que tuvo lugar en las calles de Port Republic, fue el resultado de un desliz poco común por parte de Jackson. Extenuados él y sus hombres por días de marcha, descuidó la vigilancia, y en la mañana de lo que parecía que iba a ser un domingo de paz y tranquilidad, la caballería de la Unión entró en Port Republic y sorprendió a las soñolientas fuerzas de la Confederación. Solo con mucha dificultad, y a costa de numerosas bajas, lograron expulsarlos del pueblo. Entretanto, el ejército de Frémont, que avanzaba por el río Sur para brindar su fuerte pero mal sincronizado apoyo, fue derrotado en el poblado de Cross Keys.

Jackson ahora podía haber aprovechado el tiempo ganado para perder de vista al enemigo, retirándose rápidamente en dirección al paso de Brown, el ferrocarril y Richmond. Era lo más prudente, en cualquier caso. En lugar de eso, decidió entablar combate nuevamente, con la esperanza de poder lograr una victoria decisiva incluso bajo el riesgo de caer en una trampa, que sería la última.

Y casi cayó en la trampa. Si no cayó fue gracias al valor con que sus fuerzas combatieron en dos frentes perpendiculares entre sí. En las tierras altas al norte del afluente sur del Shenandoah, parte de su ejército mantuvo a Frémont a raya; mientras que en la parte baja, entre el río y las montañas Azules, el grueso de sus hombres, después de recuperarse de la desorganización inicial, logró formar una plaza fuerte y hacer retroceder a Shields. Por la mañana temprano del 9 de junio, tras varias horas de combate, el más intenso de la campaña del Valle, las fuerzas de la Confederación finalmente hicieron que tanto los hombres de Frémont como los de Shields se retirasen del campo de batalla, con un coste de más de ochocientos muertos y heridos de ambos lados. Un sobreviviente confederado más tarde recordaría: «Nunca he visto tantos muertos y heridos en un lugar tan estrecho»[63].

El Ejército del Valle fue, sin lugar a dudas, el ganador de estas batallas culminantes. Tan es así que Frémont y Shields no solamente lo dejaron en posesión del campo de batalla (señal tradicional de aceptación de la derrota), sino que ambos se dirigieron urgentemente hacia el norte del valle, hacia posiciones desde donde era imposible retomar la ofensiva. Después de su derrota en Port Republic, «[ellos] tenían terror al Ejército del Valle. El 19 de junio, con los rebeldes a ciento doce kilómetros de distancia, Banks se angustiaba pensando que lo habían alcanzado»[64]. Ante tal desmoralización, Jackson, de hecho, volvió a entrar en el valle, desde sus posiciones más allá del afluente sur, y descansó y se reabasteció mientras el enemigo se retiraba.

Incluso a mediados de junio se volvió a considerar la idea de que Jackson debería marchar al norte para entrar en Pensilvania, con vistas a iniciar una invasión del Norte. Lee, ahora al mando de todo el Ejército del Norte de Virginia, organizó tropas de refuerzo para enviárselas, sin

preocuparse por ocultarle sus intenciones al enemigo. En realidad, era solo un amago. La Confederación, en medio de una gran crisis, no estaba en condiciones de llevar la guerra hacia el enemigo. Necesitaba garantizar la seguridad de su propia capital antes de amenazar la de su oponente. El 13 de junio, Lee comentó, a raíz de una carta de Jackson: «Pienso que cuanto más rápido Jackson pueda venir hacia acá [Richmond], mejor. Nuestro primer objetivo ahora es derrotar a McClellan. El enemigo en el valle parece haber hecho una pausa. Podemos golpearles aquí antes de que estén listos para avanzar por el valle. Ellos son por naturaleza cautelosos, y nosotros debemos actuar en secreto y con rapidez»[65].

En otras palabras, Lee había decidido que necesitaba a Jackson en la península de Virginia, donde estaba desplegado en esos momentos el grueso del ejército de la Unión. Por tanto, el 16 de junio ordenó a Jackson trasladarse junto con el Ejército del Valle a las cercanías de la capital de la Confederación. Jackson partió el 18 de junio, adelantándose para reunirse con Lee cerca de Richmond la tarde del 23. Su ejército, que lo seguía atrás, cruzó las montañas Azules y llegó a Richmond poco después, para participar en la batalla de los Siete Días, que puso fin a la campaña de McClellan en la península. Richmond se salvó y también, por un tiempo, la Confederación.

En la segunda mitad de 1862 y durante 1863, la Confederación, con el general Lee al mando, montó una ofensiva que terminaría en la derrota de la batalla de Gettysburg. A partir de entonces, las defensas de la Confederación fueron cayendo poco a poco. ¿Qué papel había desempeñado Jackson y sus operaciones de inteligencia en el aplazamiento de la derrota confederada?

En primer lugar, Jackson había explotado las incertidumbres y preocupaciones de sus oponentes a todos los niveles, desde los oficiales en el terreno hasta el presidente Lincoln en Washington. Había amenazado a Frémont y Shields con una derrota en combate abierto en el escenario del valle. Había amenazado a Lincoln con el peligro de un avance a través del Potomac hacia el mismo Washington. En segundo lugar, dentro del escenario del valle, se había enfrentado a cada uno de los ejércitos del Norte por separado, haciéndolos adentrarse en el valle al inicio de la campaña,

cuando más importante era reducir el poder militar de la Unión en la península, y después arriesgándose a entrar en combate cuando era inevitable, pero casi siempre dictando el lugar y las condiciones del encuentro. Había sometido a su ejército a duras pruebas: su «caballería de a pie» realizó, a medida que su resistencia aumentaba, hazañas sin parangón, cubriendo a veces distancias de ciento doce kilómetros en cien horas; pero aquellos que lograban mantener el ritmo seguían estando listos para el combate, incluso hacia el final de la campaña. Las bajas por enfermedad y agotamiento eran de hasta de un treinta por ciento, mientras que las bajas en combate eran sorprendentemente escasas: solo unas dos mil en cuarenta días de enfrentamientos. Al abandonar el valle, su ejército, aunque hay que reconocer que había sido reforzado, era en realidad más grande que al inicio de la campaña.

El éxito de Jackson se debió en gran medida, además de a su carácter naturalmente taciturno y secreto, a haber pensado más rápido y más claramente que sus oponentes, calculando un mayor número de jugadas con antelación, tomando las decisiones correctas y rechazando alternativas erróneas. Esa habilidad, sin embargo, dependió de un conocimiento superior de la geografía del valle y de mejores informes sobre el terreno, constantemente actualizados por su incansable jefe de inteligencia, Jedediah Hotchkiss, y por la población de la zona, que lo apoyaba. Los mejores generales siempre han valorado la importancia de un conocimiento detallado de la topografía casi por encima de cualquier otro tipo de información. Jackson era mejor general que cualquiera de sus oponentes, y sus operaciones en el valle, ayudadas por el hecho de que McClellan no aprovechaba ninguna de las ventajas que la superioridad material del Norte le brindaba, posibilitaron la exitosa defensa de Richmond y los reveses sufridos por la Unión entre 1862 y 1863 a raíz de la retirada de McClellan. Sin embargo, la mejor prueba de su capacidad como general se evidencia en su aprovechamiento de lugares y pasajes que él conocía y el enemigo no, en medio de la complejidad del valle de Shenandoah. Jackson simplemente mereció su triunfo.

IV

INTELIGENCIA INALÁMBRICA

*D*esde el comienzo mismo de las guerras, la utilidad de la información había estado limitada por el alcance de la observación, la transmisión de los mensajes y la velocidad de sus portadores; un proceso que la inventiva de los hombres no lograba acelerar. La armada de Nelson había hecho todo lo posible por reducir al mínimo el tiempo de recepción de los mensajes. En 1796, se construyó entre el Almirantazgo de Londres y el puerto de Deal un sistema de quince estaciones con códigos de señales visibles entre sí, a través de las cuales se podía enviar un mensaje y acusar recibo en dos minutos; en 1806 esta cadena de estaciones ya había llegado a Plymouth, con lo que era posible efectuar en tres minutos la transmisión y el acuse de recibo a una distancia de trescientos veinte kilómetros. Pero como el sistema dependía de que cada estación pudiese ver las señales emitidas por la precedente, solo funcionaba de día, y no servía cuando había niebla, y cerraba más temprano en invierno que en verano[66].

Además, el sistema de señales mecánico, por ejemplo el de banderas, únicamente podía enviar mensajes ya determinados en un libro de códigos. Pero en la década de 1840 el norteamericano Samuel Morse diseñó un código, técnicamente un sistema de cifrado, que permitía la reproducción de mensajes por escrito, al caracterizar cada letra del alfabeto mediante un sistema de señales cortas o largas, solas o combinadas, que pronto serían conocidas como «puntos» y «rayas». Posteriormente, una vez que estas señales fueron traducidas a impulsos eléctricos y transmitidas a través de un cable metálico, método de comunicación iniciado por el inglés Charles Wheatstone en 1838, se logró eliminar las demoras en su transmisión. Los primeros mensajes por telegrafía eléctrica en código Morse, transmitidos con éxito en 1844, comunicaron a Washington con Baltimore.

Casi de inmediato, el telégrafo eléctrico dejó obsoleto a los sistemas mecánicos. El Almirantazgo se deshizo de sus estaciones, cuyo recuerdo solo perdura hoy en topónimos de algunos condados del sur de Inglaterra como «Telegraph Hill» [Loma del Telégrafo] o «Semaphore House» [Casa del Semáforo]. No obstante, pasó algún tiempo antes de que el telégrafo eléctrico lograra establecer comunicaciones instantáneas entre mandos y subordinados, debido a que en los primeros días de los enlaces telegráficos las deficiencias en el suministro de electricidad exigían repetidos intentos de transmisión. Durante la guerra de Crimea, aunque Londres ya estaba conectado con Balaclava por un cable submarino, los mensajes tardaban veinticuatro horas en llegar al cuartel general expedicionario debido a la necesidad de transmitirlos en varias fases[67]. En segundo lugar, los mandos locales consideraban engorrosa la injerencia de sus superiores y en ocasiones optaban por ignorar sus instrucciones. Tercero, el sistema carecía de flexibilidad, característica que se mantuvo hasta la invención de un método de comunicación electrónica independiente del cable, literalmente una comunicación «sin cable» o «inalámbrica». Los mandos que estaban desplazándose por el teatro de operaciones o que no se encontraban en la terminal del cable, no podían ser contactados, ni enviar señales de vuelta.

Si la comunicación cablegráfica hubiera existido durante la campaña del Nilo, Nelson tal vez habría podido sacarle partido; si bien, esto solo habría ocurrido en el caso de que el almirante tocara tierra o si la terminal del cable estuviera en manos de operadores amigos. Pero como habitualmente se encontraba en el mar, persiguiendo a un enemigo escurridizo, es difícil saber en qué momento habría podido serle útil. Si hubiese existido un enlace entre Alejandría y el sur de Turquía, y si este hubiese sido usado a su favor, se habría podido ahorrar el segundo viaje entre Egipto y Sicilia, y posiblemente habría atrapado a los franceses un mes antes; pero esto ya es mucho especular. El desplazamiento de la flota francesa fue un modelo de huida que podría haber tenido éxito en cualquier época anterior al desarrollo de la comunicación inalámbrica, el reconocimiento aéreo o el radar.

Jackson, quien llevó a cabo sus acciones en la era del telégrafo, no se benefició tanto de este, ni tampoco sus enemigos. Los enlaces telegráficos que llegaban al valle de Shenandoah no ayudaron a ninguna de las partes, al

menos no en el teatro de operaciones. Los confederados los destruyeron durante su retirada, al igual que las líneas férreas, en tanto sus propios enlaces con Richmond parece que tuvieron otros fallos. Lo cierto es que en las complicadas jornadas de órdenes y contraórdenes de los primeros días de junio, Jackson y Lee, al parecer, se mantuvieron en contacto principalmente mediante cartas que llegaban con varios días de retraso[68].

Solo cuando Grant, verdadero maestro del método telegráfico, asumió el mando de los ejércitos de la Unión en 1864, el telegrama adquirió importancia, e incluso entonces fue más un instrumento estratégico que táctico, debido a la rigidez de las redes y a la imposibilidad de llevar la terminal del cable hasta el centro mismo de la batalla[69].

En teoría, la invención de las comunicaciones inalámbricas que solo requieren transmisor, fuente de energía y receptor, y que utilizan la propia atmósfera como medio, dio paso a una época de comunicaciones libres; pero al principio solo en teoría. La idea de lo inalámbrico fue propuesta inicialmente por el físico británico James Clerk Maxwell en la década de 1860. Maxwell advirtió que las ondas electromagnéticas podían propagarse en el espacio y viajar a la velocidad de la luz. En 1888, el científico alemán Heinrich Hertz publicó el resultado de ciertos experimentos que demostraban la propagación y recepción de las ondas electromagnéticas, aunque solo a la distancia de unos pocos metros. Pero a mediados de la década de 1890, partiendo de la sugerencia de sir William Crooke de que las ondas electromagnéticas podían ser utilizadas para las comunicaciones, varios hombres con sentido práctico empezaron a construir y utilizar «dispositivos inalámbricos»; uno de ellos fue el capitán de la armada británica H. B. Jackson, y el otro fue el italiano Guglielmo Marconi.

La carrera experimental de Jackson se malogró por su destino en puestos convencionales; en cualquier caso, no parece que fuera un hombre con visión de futuro. Marconi, por su parte, era más del tipo empresarial que puramente científico, así que muy pronto se percató de que la verdadera aplicación de lo inalámbrico estaba en el mar. Además, el italiano desarrolló su trabajo en la época de la gran carrera naval europea, momento en que la Ley Naval alemana de 1900 había lanzado a este país a una competencia a muerte con Gran Bretaña en la construcción de barcos de guerra. Eran

también los tiempos de la gran expansión del comercio marítimo, cuando por primera vez el número de vapores que surcaba el océano excedió al de los veleros. La gran mayoría de ellos, casi nueve mil, navegaban bajo el pabellón británico, principal razón de Gran Bretaña para mantener su supremacía naval, amén del interés por preservar el control de las rutas de navegación dentro de su enorme imperio mundial.

Marconi percibió que la comunicación inalámbrica prometía mejorar significativamente las señales en el mar, tanto entre los barcos como entre estos y su base terrestre. Con toda seguridad, los armadores de buques pagarían para equipar sus mercantes con este tipo de sistemas; pero más allá de los barcos más grandes y los de pasajeros, el verdadero alcance de su explotación comercial estaba en las flotas de guerra. Ninguna armada podría darse el lujo de quedar rezagada en lo que, con toda certeza, sería una competencia similar a la sostenida por la velocidad, la protección con blindaje y el calibre de los cañones. Ante todo, era preciso que las comunicaciones inalámbricas funcionaran bien. Pese a su experimentación constante a mediados de la década de 1890, Marconi no logró que se recibiera la señal más allá de dieciséis kilómetros. Además, las ondas propagadas no podían ser sintonizadas, por lo cual cubrían todo el espectro. El receptor no podía distinguir entre las ondas emitidas y las «aberraciones atmosféricas» y «si dos estaciones transmitían al mismo tiempo, el resultado era un embrollo ininteligible de marcas sobre la cinta del telégrafo», que era aún el único mecanismo en el que podían representarse las señales[70].

No obstante, entre 1897 y 1899 Marconi logró mejorar tanto el dispositivo, que en 1900 el Almirantazgo decidió adoptar las comunicaciones inalámbricas, aceptar los duros términos comerciales del italiano y adquirir cincuenta dispositivos: cuarenta y dos para instalarlos en barcos y ocho para las estaciones terrestres a lo largo de la costa sur, desde Dover hasta las islas Sorlingas. La cobertura lograda excedía los ochenta kilómetros y los mensajes legibles pasaban a razón de diez palabras por minuto. De aquí en adelante, el sistema fue mejorando a un ritmo asombroso. En diciembre de 1901, Marconi logró establecer las señales entre Cornualles, en Inglaterra, y Cape Cod, en Estados Unidos; y en enero

de 1902, desde Cornualles hasta el buque de pasajeros *Philadelphia*, a una distancia superior a los dos mil cuatrocientos ochenta kilómetros.

Había más de una razón por la que las comunicaciones inalámbricas funcionaban mejor en mar que en tierra. Marconi se percató de que con el empleo de una elevada carga eléctrica, como las ya existentes en los barcos de gran tonelaje, con grandes motores y generadores, transmitida a baja frecuencia a través de grandes antenas, podía sacar ventaja de la «onda terrestre» que sigue la curvatura de la tierra. La recepción se facilitaba además por el reflejo de las ondas entre la superficie de la tierra y las capas de la atmósfera. En los años posteriores a su enorme éxito con las transmisiones transatlánticas, Marconi hizo otros importantes descubrimientos especialmente relacionados con la «sintonización» de las transmisiones en bandas separadas del espectro de radiofrecuencia, lo cual reducía la interferencia, mejoraba la recepción y permitía asignar frecuencias de onda diferentes a las estaciones terrestres y marítimas. De esta manera logró cumplir con los requerimientos navales, sobre todo los del Almirantazgo británico, y comunicarse simultáneamente con un gran número de barcos dispersos por los océanos de todo el mundo.

Claro que ello exigió la construcción de una red mundial de estaciones de radio cercanas a las costas, puesto que incluso los mejores dispositivos inalámbricos de Marconi carecían aún de la fuerza necesaria para transmitir globalmente. Hasta ese momento, las comunicaciones intercontinentales se habían logrado mediante cables, un sesenta por ciento de los cuales estaba en manos de Gran Bretaña a finales del siglo XIX. Lo cierto es que, como frecuentemente los cables pasaban por estaciones con operadores británicos, aun cuando no fueran propiedad de Gran Bretaña, el dominio de este país sobre la red de cables era mayor de lo que revelaba la documentación pública de la compañía. Desde el comienzo de la era cablegráfica, Gran Bretaña no se detuvo ante nada para controlar este medio de comunicación. Colocó el primer cable transatlántico en 1858, y aunque en este caso fue una operación comercial, en adelante el gobierno se encargó directamente de situar estos cables, o subsidió a compañías privadas para que lo hicieran. En 1870, Gran Bretaña estaba ya conectada con la India a través de un cable que pasaba por Lisboa (capital de su más antiguo y fiable aliado) hasta

Gibraltar (bajo dominio británico desde 1713), Malta (también británica desde 1800) y Alejandría (británica desde 1882).

A la expansión del Imperio británico siguió la del cable a lo largo de ambas costas de África hasta Australia y Nueva Zelanda, hasta cruzar el océano Pacífico a través de lugares tan pequeños y remotos como la isla Fanning, a seis mil doscientos diez kilómetros de su conexión con Canadá en Vancouver y casi en el centro exacto de ese océano. El afán de Gran Bretaña por establecer una red «completamente roja» (color utilizado para identificar a las colonias británicas en el mapa) se convirtió en una obsesión estratégica, y para lograrlo tendió cables nuevos o los duplicó en el mar hasta que fue posible transmitir por vía cablegráfica, con seguridad y sin interferencia extranjera, desde cualquier punto del imperio. A pesar de que la mayor cantidad de cable, doscientos veinticuatro mil kilómetros, pertenecía a compañías privadas que lo utilizaban para sus propias comunicaciones, el gobierno podía ejercer derecho de prioridad en cualquier momento tan solo encabezando sus señales con la frase «despejad la línea, despejad la línea»; de hecho la red, privada o pública, era considerada un recurso nacional. Como señaló el gobierno francés en noviembre de 1900: «Posiblemente la influencia de Inglaterra en el mundo se debe más a sus comunicaciones por cable que a su armada, ya que controla las noticias y hace un maravilloso uso de ellas en función de su política y de su comercio»[71]. La ciudad de Londres, en particular, era «el centro de los sistemas telegráfico y telefónico del mundo», por consiguiente «la mayor parte del mundo industrializado financiaba su comercio pasando por las libras esterlinas emitidas por Londres»; y no solo el mundo industrializado, sino también los exportadores de productos primarios, incluidos Egipto (algodón), Argentina (carne), Australia (lana) y Canadá (trigo). Todo esto era posible con una reserva en oro notablemente pequeña (garantía de la transacción en papel moneda) de solo veinticuatro millones de libras esterlinas en el Banco de Inglaterra, en comparación con los noventa y cinco millones en oro y plata del Banco de Francia, los cuarenta millones en Alemania y los ciento cuarenta y dos millones en Estados Unidos en 1891[72]. Puede que las señales estratégicas tuviesen prioridad,

pero el gobierno era consciente de que la armada británica existía en última instancia para proteger el comercio de la nación.

Durante casi todo el siglo XIX la flota mercante británica, vasta y siempre en expansión, surcó los mares sin temor a interferencias extranjeras; en 1880, el volumen de la armada británica equivalía a las siete mayores del mundo juntas. Más tarde, en la última década del siglo, otras armadas (francesa, norteamericana, alemana, rusa y japonesa) comenzaron a amenazar su supremacía en mares específicos o en el mundo entero. Después de 1900, cuando Alemania aprobó su Ley Naval que establecía la creación de una Flota de Alta Mar, la armada del káiser constituyó el principal desafío. Hasta ese momento la armada alemana había contado apenas con una fuerza de defensa costera, pero a partir de entonces empezó a construir barcos de guerra capaces de enfrentarse a la armada británica. Antes ya había comenzado a producir cruceros, es decir, barcos diseñados para buscar buques de guerra y también para amenazar a los buques mercantes enemigos. El artífice de la expansión naval alemana fue el almirante Von Tirpitz, quien se concentró en la construcción de buques de guerra. Su filosofía naval, conocida como «teoría del riesgo», consistía en amenazar a la armada británica con una fuerza de barcos de guerra que, aunque insuficiente para derrotarla en sus propias aguas, sí podría limitar su poder con la amenaza de causarle enormes daños en un ataque por sorpresa.

Pese a que el káiser Guillermo II era en parte inglés, y almirante honorario de la armada británica, abrazó con entusiasmo la teoría del riesgo preconizada por Tirpitz. En realidad, su pensamiento estratégico estaba atravesado por sus encontrados sentimientos de odio y amor hacia el predominio británico en el mundo; ansiaba igualar e incluso superar a la flota británica de combate, al tiempo que reconocía que el coste de su enorme ejército impedía la construcción de acorazados al ritmo a que lo hacían los británicos. A la vez deseaba crear un imperio en ultramar al estilo de ellos, lo que exigía el establecimiento de una flota de cruceros para el servicio exterior. Tirpitz, que al principio se había mostrado complacido con la construcción de cruceros, se volvió hostil al proyecto después de la adopción de la Ley Naval de 1900; sin embargo, ya en ese momento el proyecto imperial alemán marchaba a toda vela, siguiéndole los pasos al

desarrollo comercial del nuevo imperio. Durante el siglo XIX, las compañías alemanas dedicadas al comercio exterior habían instaurado cabezas de puente en el este, oeste y suroeste de África, en Nueva Guinea y en las islas del Pacífico. En 1914, el pabellón alemán ya ondeaba en África Oriental alemana (lo que hoy es Tanzania); en Togo y Camerún, en África occidental; en el norte de Papúa Nueva Guinea, y en las islas Bismarck, las Marshall, las Carolinas, las Marianas y Samoa del grupo del Pacífico. Algunos territorios se los había anexionado abiertamente, mientras que otros atolones remotos, y sin valor aparente, como las Carolinas, se los había comprado a España de manera perentoria en el ocaso imperial de esta tras la derrota sufrida a manos de Estados Unidos en 1898. Además, después de la guerra chino-japonesa de 1894, Alemania se había sumado a otras potencias europeas en la anexión de enclaves costeros chinos. Su mejor adquisición fue el puerto de Tsingtao, en el mar Amarillo, que rápidamente transformó en un puerto bien equipado para su flota de cruceros del Lejano Oriente.

Las posesiones alemanas de ultramar estaban conectadas a la metrópolis por cable, al igual que las británicas; sin embargo, Alemania, plenamente consciente de la vulnerabilidad de su red, invirtió decididamente en la nueva tecnología inalámbrica, y en 1914 contaba ya con «la red más avanzada» del mundo[73]. La principal compañía alemana de radio, Telefunken, fue de las primeras en la transmisión «continua de ondas», lo que permitió el empleo de numerosos canales separados y «aumentó sobremanera el tráfico que se podía colocar “en el aire”»[74]. La compañía Telefunken también trabajó arduamente para aumentar el alcance de las transmisiones de las estaciones del gobierno alemán. En 1914, el transmisor principal de Nauen, en las afueras de Berlín, podía llegar hasta Togolandia, a cuatro mil ochocientos kilómetros de distancia; mientras que Kamina podía comunicarse con Windhoek, en África Sudoccidental alemana; con Dar es Salaam, en África Oriental alemana; y con Duala, en Camerún. Había otras estaciones inalámbricas en Yap y Augaur, de las Carolinas; en Nauru, de las Marshall; en Apia, de Samoa; en Rabaul, de las Bismarck; y en Tsingtao. Pero las más distantes estaban fuera del alcance de Berlín y Togolandia y solo podían retransmitir mensajes enviados por cable; solo las

situadas entre Monrovia, en Liberia, y Pernambuco, en Brasil, eran de propiedad alemana, y en 1914 quedarían en territorio neutral.

Pero en 1914 todos los buques de guerra alemanes importantes, al igual que los británicos, estadounidenses, franceses, italianos y rusos, también estaban equipados con sistemas inalámbricos que, en condiciones favorables, eran capaces de transmitir a más de mil ochocientos kilómetros de distancia, algo de suma importancia para las operaciones navales británicas al comienzo de la Primera Guerra Mundial. Porque Gran Bretaña, autosatisfecha por su dominio de la red cablegráfica mundial, no se había mantenido al mismo nivel que Alemania en la construcción de transmisores de largo alcance asentados en tierra. En 1909, tenía únicamente tres estaciones, situadas en Cleethorpes, dentro de su propio territorio, Gibraltar y Malta. Aunque el contrato firmado con la compañía Marconi en 1912 estipulaba la construcción de una red inalámbrica imperial, esta no se concluyó hasta 1915-1916, de manera que al estallar la guerra la mayoría de las estaciones del Imperio británico, incluso las ubicadas en la remota colonia de las islas Malvinas [Falkland para los británicos] en el Atlántico sur eran de baja potencia y alcance limitado. Las comunicaciones estratégicas se mantuvieron mediante la red de cables que, según aseguraba el Comité para la Defensa Imperial, solo podía llegar a ser interrumpida por un programa de corte de cables que únicamente Gran Bretaña podía emprender con sus veintiocho buques especialmente equipados para ello, cifra que duplicaba la del resto del mundo en su totalidad[75].

Por lo tanto, cuando estalló la guerra en 1914 la campaña naval en aguas lejanas se desarrolló de forma extrañamente dispar, pues una flota alemana de cruceros, con capacidad para comunicarse con su base solo de forma intermitente, se enfrentó con un enemigo como el británico, mucho más numeroso (apoyado en algunos lugares por unidades navales japonesas, francesas y rusas), pero controlado por una combinación de comunicaciones, tanto por cable como inalámbricas, cuyo comportamiento fue casi tan errático como el de su contendiente. Desde el punto de vista técnico, los medios de información y transmisión de órdenes de que disponían los almirantes de las partes en conflicto eran tan superiores a los de Nelson y Bonaparte, en 1798, como la magnitud de los mares en que

ejecutaron sus operaciones, el Mediterráneo y el Pacífico. Pero en la práctica, el encuentro y desencuentro de las flotas fue casi igualmente azaroso.

LA BATALLA DE CORONEL

Al estallar la guerra entre Gran Bretaña y Alemania el 4 de agosto de 1914, las principales flotas de combate estaban acantonadas en sus respectivos países. La Flota de Alta Mar alemana estaba estacionada en sus puertos del norte y la Gran Flota británica se hallaba anclada en las protegidas aguas de Scapa Flow, en las islas Orcadas, al norte de Escocia. La flota británica superaba a la alemana, con una fuerza compuesta por veintiún acorazados y cuatro cruceros de combate, frente a los trece acorazados y cuatro cruceros de combate de su enemigo. Las dos armadas tenían además una buena cantidad de los buques anteriores a los acorazados, los más recientes asignados a las flotas de combate y los más antiguos a otros destinos; los alemanes mantenían los suyos en el Báltico y los británicos en Portland, bloqueando el canal de la Mancha. La Gran Flota había elegido la base de Scapa Flow para impedir a los alemanes su salida del mar del Norte[76].

Ambas flotas disponían de un gran número de cruceros y destructores pesados y ligeros, pero los británicos poseían muchos más que los alemanes, quienes mantenían los suyos principalmente con la Flota de Alta Mar. Desde el comienzo, los británicos situaron muchos en Harwich, zona meridional del mar del Norte, desde donde patrullaban agresivamente en dirección a la costa alemana y se mantenían en constante estado de alerta «por si salían» los alemanes, cuya estrategia era hacerlo únicamente cuando tuvieran la seguridad de poder retirarse sin tropiezos. La armada británica deseaba destruir la armada del káiser, mientras que esta solo quería mantener a la británica «en riesgo», lo cual lograba manteniéndose intacta y en puerto; aunque mientras permanecía allí la situación naval en sus propias aguas se mantenía estancada.

Solo en los mares más distantes existía la posibilidad de un encuentro imprevisto al viejo estilo de Nelson. El Mediterráneo constituía un escenario incierto donde, desde el principio, la división alemana del

Mediterráneo, o *Mittelmeerdwision*, nombre bastante grandilocuente para una fuerza de dos barcos creada en 1912, obtuvo un éxito espectacular. El crucero de combate *Goeben* y el crucero ligero *Breslau* eludieron los esfuerzos de la flota mediterránea británica por neutralizarlos, y llegaron hasta Constantinopla, donde se unieron a la armada turca. En los primeros días de noviembre navegaron hacia el mar Negro para atacar los puertos rusos, con lo cual dio comienzo la guerra de Turquía con Rusia y, por consiguiente, con sus aliados británicos y franceses. Uno de los resultados de este acontecimiento fue la campaña de Galípoli; otro fue la corte marcial a que fue sometido el almirante Troubridge «por suspender la persecución del buque alemán *Goeben* cuando este escapaba»[77]. Troubridge fue absuelto, pero nunca más pudo navegar. Para el descendiente de uno de los más prestigiosos capitanes de Nelson aquello fue una terrible humillación, cuyas repercusiones traspasaron los límites del Mediterráneo.

En efecto, puede que el recuerdo de la equivocación de Troubridge influyera en otro almirante británico, comandante de cruceros al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, cuando una «fuerza superior», el acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee* con su cañón de once pulgadas, fue arrinconado por tres cruceros británicos, uno pesado y dos ligeros, (*Exeter, Ajax* y *Achilles*) en la desembocadura del Río de la Plata, cerca de Montevideo. En este caso, los británicos hicieron justo lo contrario de lo que hizo Troubridge, es decir, maniobraron de tal forma que lograron anular la superioridad bélica del *Graf Spee*, obligándolo a huir.

El *Graf Spee* fue bautizado durante su botadura en memoria de otro gran almirante alemán de 1914, el comandante de la escuadra de cruceros del Asia oriental, Maximilian Graf von Spee. El carácter de Von Spee, aristócrata del sur de Alemania, era diferente al de los protestantes prusianos del frío este que predominaban en el ejército alemán. Von Spee era reverenciado por sus oficiales y tripulantes por su sensibilidad y calidez, aunque también reconocían su espíritu combativo y su entrega al ideal del Imperio alemán. En este sentido, era tan súbdito del káiser como Hindenburg, Ludendorff y Von Lettow-Vorbeck, el carismático comandante alemán en África Oriental, cuyas acciones de piratería en el mar se entrelazaban con su brillante campaña de evasión en los bosques.

En agosto de 1914, la fuerza alemana de cruceros estaba conformada por ocho barcos: cinco formaban la escuadra de cruceros del Asia oriental propiamente, los buques *Scharnhorst, Gneisenau, Leipzig, Nürnberg* y *Emden*, estacionados en Tsingtao, en China. El *Scharnhorst* y el *Gneisenau* eran «cruceros blindados», como se les conocía entonces, cuyo armamento principal consistía en ocho cañones de 8,2 pulgadas, y podían alcanzar una velocidad de veinte nudos; los dos habían sido botados en 1907 y eran los mejores barcos artilleros de la flota del káiser en ultramar. Los cruceros *Leipzig, Nürnberg* y *Emden* eran barcos de combate botados entre 1906 y 1908; no eran blindados pero estaban equipados con diez cañones de 4,1 pulgadas, y podían desplazarse a la velocidad de veinticuatro nudos. Del mismo tipo eran los barcos *Königsberg*, situado en África Oriental, y *Dresden*, destinado a la costa atlántica de Sudamérica. En el momento de estallar la guerra, el *Leipzig* se encontraba en las aguas del Pacífico de la costa de México para proteger a los ciudadanos alemanes de la guerra civil que tenía lugar en ese país; el *Nürnberg* navegaba hacia allá para relevarle, pero estaba más próximo a China que a su destino. El *Emden* había zarpado recientemente de Tsingtao, debido a las noticias sobre la escalada de las tensiones en Europa, y navegaba para reunirse con la escuadra principal en el Pacífico central. Su tarea había sido proteger y organizar los barcos carboneros que debían sumarse a Von Spee en caso de iniciarse una guerra de cruceros.

Tirpitz, creador de la armada alemana se había opuesto a invertir en cruceros. En el memorando redactado en junio de 1897, el mismo que sirvió de base al programa naval de la Alemania imperial, escribió que «los ataques contra el comercio y la guerra transatlántica contra Inglaterra no tienen futuro, porque contamos con muy pocas bases, mientras que Inglaterra dispone de muchas, por lo que no debemos entrar en este tipo de conflicto»[78]. Posteriormente cambiaría de opinión, pero aquella idea aún determinaba la composición y disposición de la flota alemana en 1914, lo que dio notable ventaja a Gran Bretaña. Vale decir que la valoración de Tirpitz fue objetivamente correcta. A lo largo de más de doscientos cincuenta años, Gran Bretaña había ido acumulando una legión de bases en todo el mundo, incluidas (entre las que iban a desempeñar un papel

importante en la inminente guerra de cruceros) las de Hong Kong (en China), Singapur (en las Indias Orientales), Adén (en Arabia), el grupo de islas Cocos y Keeling (en el océano Índico), y las Malvinas (en el Atlántico sur). Y había otros cientos de bases con instalaciones para comunicaciones cablegráficas y a menudo inalámbricas; y, más importante aún, para acumular reservas de carbón.

El petróleo había sustituido al carbón como fuente de combustible en los barcos de guerra más modernos. Por ejemplo, las turbinas de los nuevos barcos de guerra rápidos británicos del tipo *Queen Elizabeth* eran movidas por petróleo, si bien la mayoría aún dependía del carbón, lo que exigía el regreso a la base a intervalos inferiores a una semana, o algo todavía más aburrido: el encuentro con un buque carbonero y la tediosa y difícil operación de transferir cientos de toneladas de carbón de una cubierta a otra en un fondeadero o en mar abierto, si las condiciones del tiempo lo permitían. La armada británica, con sus múltiples estaciones carboneras, podía darse el lujo de no reabastecerse en el mar. En cambio, en las semanas subsiguientes, los cruceros alemanes tendrían que navegar con la agobiante compañía de los buques carboneros o reunirse con estos en ensenadas distantes.

Pero a pesar de los contratiempos, y a pesar de la voluntad de Tirpitz, la armada alemana de ultramar se vio implicada en la guerra contra el comercio desde el momento mismo de su declaración. Las órdenes estipulaban que «en caso de producirse una guerra con Gran Bretaña, o con una coalición que incluya a este país, los barcos que se encuentren en ultramar deberán participar activamente en el conflicto, a menos que se les ordene lo contrario. Los barcos que no estén en condiciones de combatir deberán prepararse para brindar apoyo a los cruceros. Las zonas de operaciones son el Atlántico, el océano Índico, el Pacífico […]. En tiempos de guerra, nuestros barcos en ultramar no pueden esperar refuerzos ni grandes volúmenes de suministros […]. El propósito de la guerra de cruceros es afectar al comercio del enemigo, lo que deberá lograrse presentando combate a fuerzas enemigas iguales o inferiores si fuera necesario»[79]. Las instrucciones personales del káiser a los comandantes de los cruceros iban más allá, instándoles a tratar de obtener un resultado

honorable en cualquier circunstancia, lo que equivalía a combatir hasta el final. Sin embargo, órdenes anteriores, que aún no habían sido derogadas, sostenían la esperanza de poder derrotar a los enemigos potenciales en aguas extranjeras, recordando la superioridad de la escuadra asiática sobre las fuerzas francesas, rusas e incluso británicas en esta zona en 1907. Los acontecimientos se encargaron de demostrar que el enfoque era optimista, aunque no carecía de realismo. En los años previos a la guerra, la armada colonial alemana formaba una cohesionada unidad de excelente calidad, tanto por su personal como por sus condiciones materiales. En cambio, no podía decirse lo mismo de sus opositores locales, que, aunque superiores en número, solo contaban con barcos muy viejos y con tripulaciones de segunda categoría.

La vulnerabilidad del comercio del enemigo era incuestionable. Alemania, con dos mil noventa barcos a vapor, constituía la segunda mayor potencia mercantil a escala mundial, un factor que a menudo se pasaba por alto al defender la creación de la Flota de Alta Mar. Sin embargo, su flota mercante era mucho menor que la británica, con sus ocho mil quinientos ochenta y siete buques a vapor, que sumados a los del imperio ascendían al cuarenta y tres por ciento de la navegación mundial. De hecho, surcaba todas las rutas comerciales de todos los mares del mundo, no solo transportando la mayor parte del comercio planetario, sino también los suministros fundamentales para garantizar la supervivencia del país, incluidos dos tercios de los productos alimentarios[80]. Por otra parte, el Almirantazgo había perdido su confianza en los convoyes que tanta energía exigieron a la armada británica durante las guerras francesas de 1793 a 1815. En 1914 no previó protección alguna para la navegación mercantil, sino únicamente para los convoyes de tropas, ni concibió planes para hacerlo hasta que sobrevino la crisis de los submarinos alemanes en 1917; más bien confió en que la inmensidad del océano protegiera a los mercantes, y estos estuvieron navegando de manera independiente desde el estallido de la conflagración hasta tres años después.

Aunque, desde luego, también confiaba en que sus escuadras desplegadas a distancia lograrían dar caza y destruir a los enemigos que intentaran interferir en su comercio. Lo cierto es que a pesar de la

concentración de los más modernos barcos de guerra de todo tipo pertenecientes a su armada en el mar del Norte o sus accesos, Gran Bretaña aún tenía suficientes fuerzas para garantizar una presencia naval en el mundo entero; es decir, en las distantes aguas de sus ocho estaciones históricas de ultramar: China, Nueva Zelanda, Australia, Norteamérica y las Indias Occidentales, Sudamérica, África, el Mediterráneo y las Indias Orientales. Cuando estalló la guerra, algunos de los barcos asignados a estas estaciones (cañoneras fluviales y cruceros obsoletos) no estaban en condiciones de emprender operaciones oceánicas. Entre los que sí lo estaban se encontraban el viejo buque de guerra *Triumph*, los cruceros blindados *Minotaur* y *Hampshire*, así como los cruceros ligeros *Newcastle* y *Yarmouth*, en la estación china; el moderno crucero ligero *Glasgow*, en la sudamericana; el viejo buque de guerra *Swiftsure*, el crucero ligero *Dartmouth*, y el obsoleto crucero ligero *Fox*, en las Indias Orientales; por último, en las estaciones australiana y neozelandesa se encontraban el crucero de combate *Australia* y los cruceros ligeros *Sydney* y *Melbourne* de la Marina Real australiana, y los obsoletos cruceros ligeros *Encounter* y *Pioneer*. Australia y Nueva Zelanda (países que habían pagado por el crucero de combate *New Zealand*, que prestaba servicios con la Gran Flota en aguas nacionales) habían aceptado que en caso de guerra los barcos de sus armadas pasaran al control del Almirantazgo.

Aunque su número no era despreciable, la calidad de estos catorce barcos de guerra era desigual. El *Australia* tenía capacidad para hundir a cualquier crucero colonial alemán sin riesgo alguno, pero al principio sus acciones se limitaron a la protección de los convoyes de tropas australianas y de la fuerza expedicionaria neozelandesa; los cruceros *Dartmouth, Sydney* y *Melbourne* eran equivalentes a los modernos cruceros ligeros alemanes; los cruceros blindados británicos *Minotaur* y *Hampshire* estaban obsoletos y no podían competir con los alemanes de su tipo. Los cruceros blindados se habían convertido en una rareza, pues eran demasiado frágiles para vérselas con los cruceros de combate, demasiado lentos para dar alcance a los cruceros ligeros, por lo que solo eran capaces de combatir con otros de su mismo tipo. Lamentablemente, los cruceros blindados que la armada británica utilizaría en la guerra de cruceros que se avecinaba eran tan

inferiores a los alemanes como lo serían los de ambas armadas al nuevo tipo de cruceros de combate.

En las primeras semanas de hostilidades, Gran Bretaña envió refuerzos a sus estaciones de ultramar. El contraalmirante sir Christopher Cradock, al frente de las estaciones de Norteamérica y las Indias Occidentales, recibió los cruceros blindados *Suffolk, Berwick, Essex* y *Lancaster*, ninguno de los cuales participaría en la guerra de cruceros; lo que sí ocurrió con su par, el *Monmouth*, enviado a Sudamérica, donde finalmente se unió a la escuadra anticruceros formada por Cradock. Otro tanto hizo el *Good Hope*, crucero blindado enviado también al contraalmirante, al que transfirió su pabellón el 15 de agosto. Sus refuerzos definitivos fueron el viejo buque de guerra *Canopus*, botado en 1896 (con sus cañones de 12 pulgadas manejados por reservistas entrados en años, y su sala de máquinas supervisada por un ingeniero jefe que, tal como demostrarían los acontecimientos, no estaba mentalmente apto para el servicio), y el crucero mercante armado *Otranto*. Los cruceros mercantes armados, que prestaron servicios en ambas guerras con resultados desiguales, eran buques de línea o cargueros veloces equipados con cañones y dotaciones de oficiales navales que los mandos de las fuerzas navales consideraban que podrían ser útiles como escoltas de convoyes y asaltantes de barcos mercantes. En condiciones favorables algunos lo lograron; en otras resultaron verdaderas trampas mortales.

También los alemanes pusieron en servicio cruceros mercantes armados. De hecho, algunos de los buques de pasajeros más veloces del mundo pertenecían a su flota mercante de navegación rápida en compañías como la Hamburg-Amérikca y la Norddeutsche-Lloyd. Al estallar la guerra, la mayor parte de ellos se refugió de inmediato en puertos neutrales, especialmente en Norteamérica y Sudamérica, pero sus capitanes, quienes al igual que muchos de sus marineros usualmente pertenecían a la reserva naval alemana, estaban dispuestos a unirse a la fuerza de asalto de su país en la primera oportunidad que se les presentara; de manera que cuando recibieron armas y municiones se transformaron en eficientes unidades de acción en la guerra comercial.

Otros elementos que tomaron parte en la guerra comercial fueron los barcos de las armadas francesa, rusa y japonesa. Francia, con sus bases en

Indochina y las islas del Pacífico, tenía varios cruceros y destructores en las aguas asiáticas, incluidos el *Dupleix* y el *Montcalm*; en el caso de Rusia, que no había sido una potencia naval seria en el Pacífico desde la derrota sufrida en la guerra ruso-japonesa de 1904-1905, también desplegó una o dos unidades; Japón, que entró en la guerra contra Alemania el 23 de agosto, alteró el equilibrio del poderío naval en el Pacífico en detrimento de esta última. El ejército de Japón, entrenado por Alemania, no tenía problema alguno con el imperio del káiser, por lo que puede afirmarse que su declaración de hostilidades fue en cierta medida egoísta, ya que con toda razón preveía que, alineándose con Gran Bretaña y Francia, tendría posibilidades de hacerse con la posesión de la cadena de islas alemanas conocida como Marianas, Carolinas y Bismarck. Y fue eso exactamente lo que hizo. A corto plazo, la adhesión de Japón a la alianza contra Alemania fue muy importante para limitar la amenaza de los cruceros alemanes. Y a la larga, la anexión a Japón de las islas alemanas en el Pacífico sur y central sentó las bases para su exitosa agresión contra Estados Unidos y Europa en el Pacífico entre 1941 y 1942. En particular, Rabaul, principal base alemana en el archipiélago de Papúa, llegaría a ser el principal emplazamiento armado de Japón en el conflicto con estadounidenses y australianos por Nueva Guinea y las islas Salomón entre 1942 y 1943.

Japón dio comienzo a su guerra contra Alemania el 2 de septiembre con el sitio de Tsingtao, que se extendería hasta el 7 de noviembre, y donde la guarnición combatió con extraordinaria tenacidad a pesar de saber que toda resistencia sería inútil. Dos cañoneras defensivas locales, la *S.90* y la *Jaguar*, se enfrentaron a las fuerzas de desembarco; los defensores ocuparon cada reducto y solo fueron cediendo terreno ante un cerrado bombardeo artillero. El comandante de la fortaleza había quedado incomunicado con el mundo exterior desde el 14 de agosto, en que el barco británico de comunicaciones *Patrol* cortó los cables que enlazaban a Shanghai y Yantai[81]. Sus tropas, compuestas fundamentalmente por infantería de marina, también habían perdido toda esperanza de escapar después de la partida semanas antes de la escuadra de cruceros del Asia oriental. El almirante Graf von Spee había partido el 14 de junio, tras un amistoso intercambio de cenas con sus homólogos británicos, para navegar

hacia las islas alemanas en el Pacífico con los buques pesados. En las últimas semanas del mes de julio, cuando tuvo noticias del aumento de las tensiones en Europa, Von Spee persuadió a Berlín de cancelar una orden cursada al *Nürnberg* para que regresara a Tsingtao, y lo convocó a reunirse con él en Ponapé, a cierta distancia de las islas Carolinas. Una vez allí, el 4 agosto, supo que Gran Bretaña había declarado la guerra, pero también que Chile era un país «neutral amistoso» y que «Japón se mantendría neutral»[82].

Atendiendo a esta información, parcialmente correcta, Von Spee decidió su curso de acción inmediato; pero antes de abandonar Tsingtao dio instrucciones a Von Müller, capitán del *Emden*, de proteger a los barcos carboneros que garantizaban la movilidad de la escuadra; esta sería su misión fundamental. En caso de crearse «tensión» en las relaciones, deberían abandonar Tsingtao y marchar rumbo a la isla Pagan, en las Marianas, donde debía alcanzarle el *Emden*. Teniendo en cuenta que las fuerzas británicas en la estación china incluían un barco de combate, y que el buque de guerra australiano *Australia*, capaz de hacer desaparecer a toda su escuadra, estaba operando en el sur, Von Spee puso rumbo a Pagán el 5 de agosto, y siete días más tarde se le unieron allí el *Emden*, el crucero mercante armado *Prinz Eitel Friedrich* y el buque de aprovisionamiento *Yorck*, que trajeron cuatro barcos carboneros. El hundimiento o captura de otros cuatro por el buque de guerra británico *Triumph* y el crucero blindado *Minotaur* (a bordo del cual Von Spee había cenado amigablemente en junio) fue un aviso sobre los peligros que lo rodeaban.

Evidentemente, el Pacífico noroccidental se estaba convirtiendo en un escenario demasiado peligroso para la escuadra del Asia oriental, y en breve lo sería aún más, a partir de la entrada de Japón en la guerra el 23 de agosto. La Marina Imperial japonesa, que había derrotado espectacularmente a la rusa en 1905, estaba compuesta ahora por tres acorazados y cuatro cruceros de combate (construidos todos ellos recientemente en astilleros nipones), siete cruceros pesados y decenas más de cruceros y destructores. Japón no era aún la potencia naval de primera categoría que sería veinte años más tarde, pero tenía capacidad para acabar con la flota alemana destacada en Asia. Para Von Spee era hora de zarpar; con los británicos al oeste y sur, los

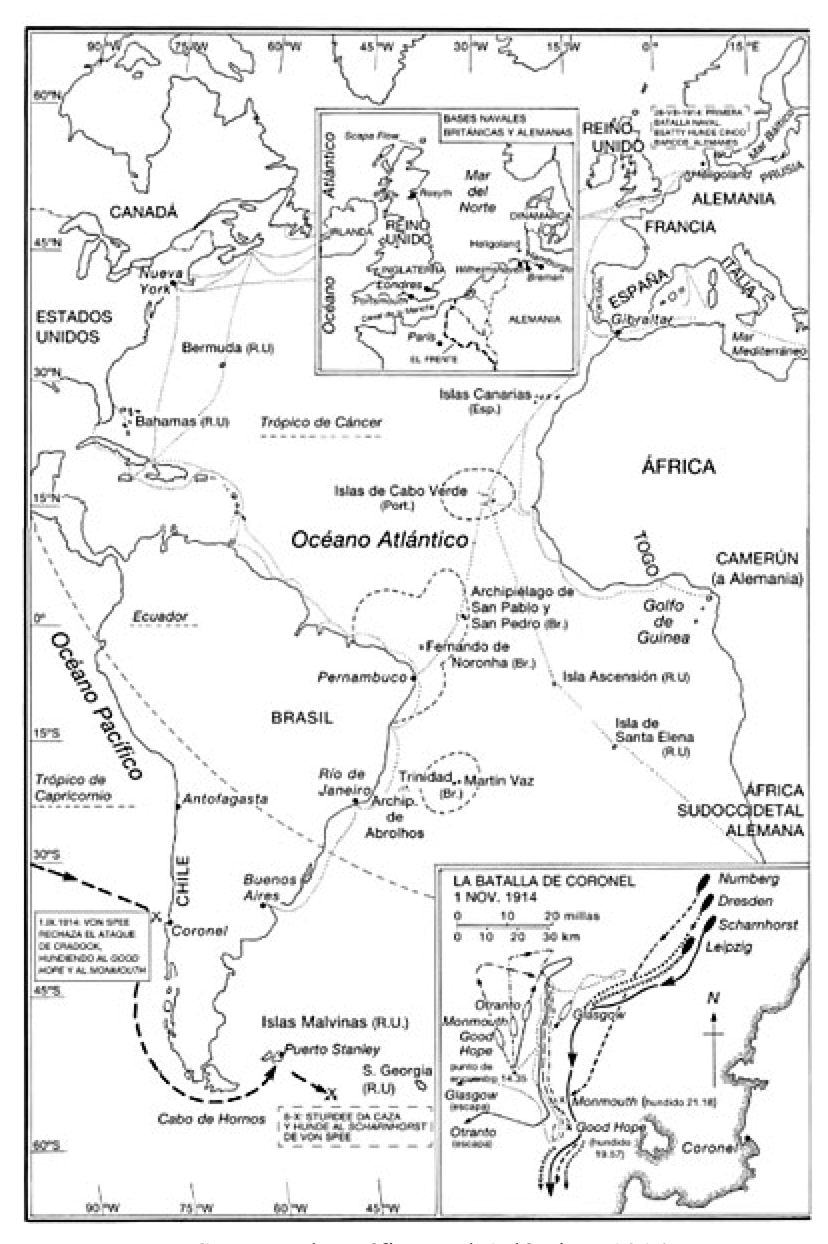
japoneses al norte y los australianos al sur, el almirante tomó la acertada decisión de moverse rumbo al sudeste, hacia Chile, donde había muchos residentes y oficiales alemanes, una gran simpatía por la causa alemana y un laberinto de ensenadas no registradas en los mapas de navegación en las que se podía esconder una flota de saqueadores.

Pero antes de partir Von Spee aceptó dividir sus fuerzas. Esto viola un principio militar básico. Principio que resultaba especialmente aplicable a Von Spee en aquel momento, ya que manteniendo sus barcos unidos obligaba a sus enemigos a hacer lo mismo, con lo cual reducía las posibilidades de estos de encontrarlo y de caer sobre los mercantes alemanes que surcaban el océano. Con solo cuatro barcos bajo su mando (*Scharnhorst, Gneisenau, Nürnberg y Emden*) y en espera de que se le sumaran el *Leipzig* y el *Dresden*, la lógica indicaba que debía mantener la mayor fuerza posible unida. Pero sucumbió a los argumentos de Von Müller, capitán del *Emden*, quien lo persuadió de que si cruzaba el océano Índico por separado con el buque más veloz de la escuadra podría sembrar gran confusión y perjudicar seriamente los intereses británicos, particularmente a lo largo de las costas más cercanas a su mayor posesión imperial, la India. En la tarde del 13 de agosto, Von Spee envió a Von Müller una orden escrita: «La presente es para asignarle el *Markommania* [un buque carbonero] y ordenarle partir hacia el océano Índico, donde librará la mejor guerra de cruceros posible»[83]. Este fue el comienzo de la historia del *Emden*, tan dramática como cualquier pasaje de la historia de los capitanes de fragata de Nelson; una épica que en el siguiente periodo de operaciones navales conmocionó por igual a amigos y enemigos.

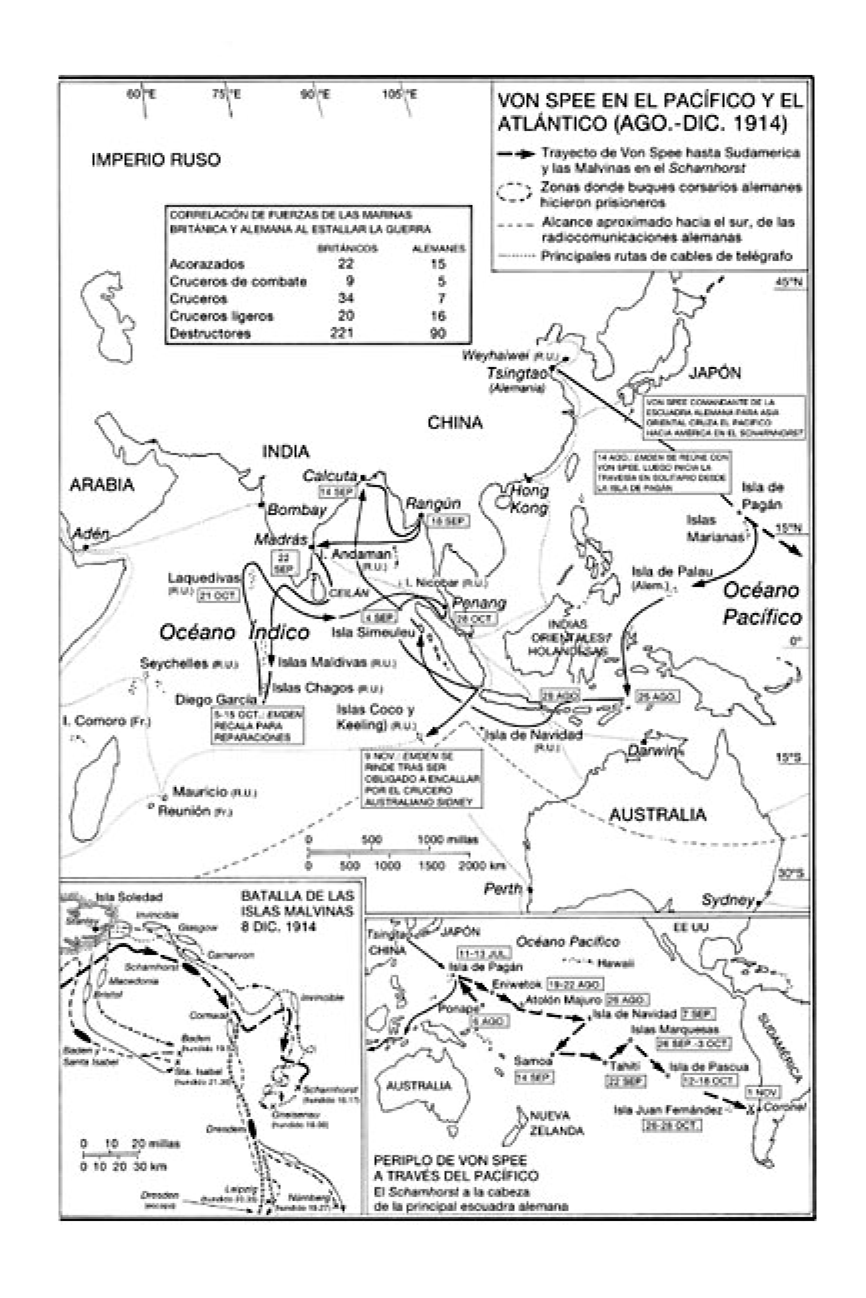
Así que Von Spee partió con solo tres barcos de guerra para hacer su travesía por el Pacífico a través de los 120 ° de longitud, y desafiar al poderío naval británico en los océanos del sur. También lo acompañaban el crucero mercante armado *Prinz Eitel Friedrich*, ochos buques carboneros, el mercante armado *Cormoran*, antes *Ryaezan*, buque ruso capturado por el *Emden* en su tránsito desde Tsingtao y equipado con cañones tomados de un buque de guerra costero innecesario. El primer destino de la escuadra tras abandonar Pagán el 13 de agosto fue Eniwetok, en las islas Marshall, que casi cuarenta años más tarde sería escenario de un ensayo nuclear

estadounidense. Von Spee se abasteció de carbón en la laguna del atolón entre el 19 y el 22 de agosto, y luego navegó rumbo a Majuro, también en las islas Marshall; pero en el camino envió a los buques *Prinz Eitel Friedrich* y *Cormoran* a atacar el comercio. El primero de estos dos se le unió más tarde, y el segundo se quedó sin carbón, por lo que debió internarse en la isla estadounidense de Guam. Además, envió el *Nürnberg* hasta Honolulú, ya entonces posesión estadounidense, con señales que debía enviar a Berlín por cable. Realmente sus cálculos fueron muy acertados. Como el *Nürnberg* había sido visto por última vez por intrusos en la costa mexicana, y no se había informado de su reencuentro con la escuadra principal, su llegada a Honolulu no revelaría sus desplazamientos.

El *Nürnberg* se reunió con Von Spee en la remota isla Christmas (también llamada Kiribati) el 2 de septiembre, no sin antes visitar la cercana isla Fanning para inhabilitar el cable británico que enlazaba a Fiyi con Honolulú. Esta era una acción arriesgada, puesto que podía ser descubierta su posición; pero lo cierto es que durante el mes siguiente, Von Spee exhibió un comportamiento irreflexivo poco común en él. Desde la isla Christmas decidió navegar a Samoa, que había dejado de ser posesión alemana tras su ocupación por una fuerza expedicionaria el mes anterior. Admitía que probablemente tendría que enfrentarse a una fuerza superior, quizá incluso al *Australia*; pero evidentemente supuso que acercándose al amanecer y empleando los torpedos podría imponerse; una conjetura muy optimista. En realidad, el puerto de Apia estaba vacío y se alejó, pero no sin dejar vestigios de su presencia. De ahí avanzó novecientos kilómetros al este hasta la isla Suvarov con la esperanza de abastecerse de carbón; pero la mar gruesa lo empujó lejos y siguió camino hasta Bora Bora, en las islas de la Sociedad pertenecientes a Francia, cuyos habitantes todavía no tenían noticias de la guerra y le suministraron alimentos frescos mientras los barcos se reabastecían de carbón. Su próximo objetivo fue Papeete, capital de la isla francesa Tahití; pero esta guarnición ya tenía noticias del comienzo de la guerra, por lo que incendió las reservas de carbón y ofreció resistencia. Allí no había estación inalámbrica, pero mientras Von Spee se alejaba, el gobernador envió un barco a Samoa con un informe que se recibió en el Almirantazgo el día 30 de septiembre.



Von Spee en el Pacífico y el Atlántico, 1914.


VON SPEE EN EL PACÍFICO Y EL ATLÁNTICO (AGO.-DIC. 1914)
Trayecto de Von Spee hasta Sudamerica y las Malvinas en el Schamhorst
Zonas donde buques corsarios alemanes hicieron prisioneros
Alcance aproximado hacia el sur, de las radiocomunicaciones alemanas
Principales rutas de cables de telégrafo
CORRELACIÓN DE FUERZAS DE LAS MARINAS BRITÁNICA Y ALEMANA AL ESTALLAR LA GUERRA
BRITÁNICOS ALEMANES
Acorazados 22 15
Cruceros de combate 9 5
Cruceros 34 7
Cruceros ligeros 20 16
Destructores 221 90
60°E
75°E
90°E
105°E
45°N
15°N
0°
15°S
30°S
IMPERIO RUSO
ARABIA
INDIA
CHINA
JAPÓN
AUSTRALIA
Adén
Bombay
Calcuta
14 SEP
Rangún
18 SEP
Madrás
22 SEP
Andaman (R.U.)
I. Nicobar (R.U.)
Penang
28 OCT.
CEILÁN
Laquedivas (R.U.)
21 OCT.
4 SEP
Isla Simeuleu
Océano Índico
Islas Maldivas (R.U.)
Islas Chagos (R.U.)
Seychelles (R.U.)
Diego García
5-15 OCT.: EMDEN RECALA PARA REPARACIONES
I. Comoro (Fr.)
Mauricio (R.U.)
Reunión (Fr.)
Islas Coco y Keeling) (R.U.)
9 NOV.: EMDEN SE RINDE TRAS SER OBLIGADO A ENCALLAR POR EL CRUCERO AUSTRALIANO SIDNEY
Isla de Navidad (R.U.)
28 AGO.
25 AGO.
Darwin
Perth
Sydney
Weyhaiwei (R.U.)
Tsingtao (Alemania)
Hong Kong
VON SPEE COMANDANTE DE LA ESCUADRA ALEMANA PARA ASIA ORIENTAL CRUZA EL PACÍFICO HACIA AMÉRICA EN EL SCHARNHORST
14 AGO.: EMDEN SE REÚNE CON VON SPEE. LUEGO INICIA LA TRAVESÍA EN SOLITARIO DESDE LA ISLA DE PAGÁN
Isla de Pagán
Islas Marianas
Isla de Palau (Alem.)
Océano Pacífico
INDIAS ORIENTALES HOLANDESAS
0 500 1000 millas
0 500 1000 1500 2000 km
BATALLA DE LAS ISLAS MALVINAS 8 DIC. 1914
Isla Soledad
Glasgow
Carnarvon
Scharnhorst
Macedonia
Bristol
Cornwall
Invincible
Baden
Baden y Santa Isabel
Sta. Isabel
Scharnhorst
Gneisenau
Dresden
0 10 20 millas
0 10 20 30 km
Leipzig
Nürnberg
Dresden
Tsingtao
JAPÓN
CHINA
Océano Pacífico
EE UU
11-13 JUL.
Isla de Pagán
Hawaii
Eniwetok 19-22 AGO.
Atolón Majuro 26 AGO.
Isla de Navidad 7 SEP.
Ponape
6 AGO.
Islas Marquesas
26 SEP.-3 OCT.
Samoa
14 SEP.
Tahití
22 SEP.
Isla de Pascua
12-18 OCT.
1 NOV.
Coronel
Isla Juan Fernández
26-28 OCT.
AUSTRALIA
NUEVA ZELANDA
SUDAMÉRICA
PERIPLO DE VON SPEE A TRAVÉS DEL PACÍFICO
El Schamhorst a la cabeza de la principal escuadra alemana

Berlín no tenía comunicación con la escuadra, ya que, con la pérdida de Rabaul en las islas Bismarck, ahora en poder de los australianos, se había interrumpido el enlace de la retaguardia con el *Nauen*; de manera que decidió no tratar de establecer control sobre los movimientos ni sobre la estrategia de Von Spee; si bien el alto mando naval alemán esperaba que se desplazara hacia Sudamérica, y tal vez de allí al Atlántico, a través del cabo de Hornos. Por el contrario, la principal preocupación del Almirantazgo británico era el peligro de que Von Spee se dirigiera hacia el oeste para operar en aguas australiano-asiáticas o en el océano Índico, desde donde partían con rumbo a Europa los grandes «convoyes imperiales» transportando soldados de la India, Australia y Nueva Zelanda; preocupación que se multiplicó tras el éxito de Von Müller en el *Emden*, puesto que, mientras Von Spee navegaba plácidamente rumbo este a través del Pacífico, Von Müller se abría paso entre los buques mercantes británicos en el Índico.

Con vistas a contrarrestar la presencia de Von Spee en el Atlántico sur, el Almirantazgo empezó a enviar buques desde la primera semana de septiembre. Las circunstancias locales, particularmente la guerra civil mexicana, habían dado lugar a la concentración de barcos en el Caribe durante el mes de agosto. El 3 de septiembre, el contraalmirante sir Christopher Cradock, al mando de la estación norteamericana, envió el siguiente mensaje: «*Good Hope* [crucero blindado] […] de visita en *Saint Paul's Rocks*, llegará a Pernambuco el 5 de septiembre para recibir órdenes, el *Cornwall* [crucero blindado] está en contacto por vía inalámbrica mientras se dirige al sur. El *Glasgow* [crucero ligero] informa de que avanza con el *Monmouth* [crucero blindado] y el *Otranto* [crucero mercante armado] al estrecho de Magallanes, donde se advierte un número de barcos alemanes, presumiblemente carboneros, y donde la concentración de cruceros alemanes procedentes de China, el océano Pacífico y el océano Atlántico parece confirmarse»[84]. El mensaje de Cradock era una apreciación muy aguda de un comandante sin acceso a la inteligencia del Almirantazgo. Pernambuco, en la costa de Brasil, colindaba con las principales rutas desde Argentina, país de donde procedía una buena parte de la carne consumida en Gran Bretaña. Los atolones *Saint Paul's Rocks*,

situados cerca de la costa de Pernambuco, eran una zona de abastecimiento de carbón de los buques alemanes interceptores del comercio, que también utilizarían con mucha frecuencia los submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial para su avituallamiento. Tal como señalaba Cradock, los puertos sudamericanos estaban repletos de buques carboneros fletados por agentes alemanes locales para el abastecimiento de los asaltantes de barcos mercantes británicos.

En ese momento Cradock se distrajo, debido a la imposibilidad de localizar al *Dresden* y a otro crucero alemán ligero, el *Karlsrühe*. Ciertamente no necesitaba preocuparse por el *Karlsrühe*, ya que, después de desaparecer entre las remotas islas del Caribe occidental, voló en pedazos el 4 de noviembre a causa de una explosión espontánea en su polvorín, acontecimiento del que Gran Bretaña no tuvo noticias en los tres meses siguientes, pese a que las especulaciones sobre su ubicación siguieron incidiendo en el pensamiento de Cradock durante septiembre y octubre. El *Dresden*, sin embargo, continuaba siendo una verdadera amenaza, así que a principios de septiembre el contraalmirante Cradock envió los buques *Glasgow, Monmouth* y *Otranto* al estrecho de Magallanes, en el cabo de Hornos, para impedir su acceso al Pacífico. Entretanto, el *Dresden* hundió a un buque carbonero británico a la entrada del Río de la Plata, luego se trasladó al estrecho de Magallanes y de allí, siguiendo instrucciones del Almirantazgo alemán, penetró en el Pacífico el 18 de septiembre para «operar con el *Leipzig*». Las noticias sobre los movimientos del *Dresden* llevaron a Cradock a tomar la terrible decisión de conducir rumbo sur al *Good Hope*, su buque insignia, hasta el estrecho de Magallanes, donde se reunió con el *Glasgow* y el *Monmouth* el 14 de septiembre.

Las comunicaciones entre las aguas europeas y sudamericanas eran complejas. El Almirantazgo británico empleaba su red de cables intacta para enviar mensajes a Cerrito, en Uruguay, desde donde se reenviaban por vía inalámbrica hasta la estación situada en las islas Malvinas; operación que le garantizaba el contacto razonablemente rápido con sus barcos desplegados en el Atlántico sur. La transmisión de mensajes al Pacífico sur era más difícil, pues la estación de las Malvinas usualmente no llegaba al Pacífico debido a alteraciones atmosféricas y a la barrera andina; de manera

que se precisaba enviar los barcos de guerra a puerto a intervalos regulares para recoger los telegramas cablegrafiados, proceso tedioso que ocasionaba muchos retrasos. Los alemanes transmitían mensajes a sus cónsules por vía inalámbrica desde Nauen hasta donde llegaran las señales, y los cónsules se comunicaban entonces por cable con los buques mercantes alemanes en los puertos más próximos a la posición de Von Spee. Como los gobiernos sudamericanos no aplicaban con rigor sus disposiciones de neutralidad, sus capitanes de barcos mercantes transmitían las señales inalámbricas, y por la misma ruta las retransmitían a casa.

El 14 de septiembre, el Almirantazgo envió a Cradock un largo mensaje que sentó las bases para su propia destrucción y la de su escuadra:

> Hay grandes posibilidades de que el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* lleguen al estrecho de Magallanes o a la costa occidental de Sudamérica […]. Deje suficientes fuerzas para enfrentarse al *Dresden* y al *Karlsrühe*. Concentre una escuadra lo suficientemente fuerte para enfrentarse al *Scharnhorst* y al *Gneisenau* y haga de las islas Malvinas su base carbonera. El *Canopus* navega hacia Abrolhos, y el *Defence* se le unirá en el Mediterráneo. Mientras no se una el *Defence*, mantenga al menos al *Canopus* y a alguno tipo *County* [esto es, el *Glasgow* u otro similar] con su buque insignia. Tan pronto como disponga de una fuerza superior, explore el estrecho de Magallanes con la escuadra, listo para regresar y refugiarse en el Río de la Plata o, de acuerdo con la información, explore hacia el norte hasta Valparaíso. Arruine el comercio alemán y destruya los cruceros alemanes[85].

Esta directriz, más estratégica que táctica, era de muy vasto alcance, por cuanto comprometía a Cradock a dar cobertura a la costa atlántica de Sudamérica, desde un lugar tan al norte como el Río de la Plata, en Uruguay, punto focal de la navegación mercante, hasta otro distante punto focal de la costa del Pacífico, Valparaíso, Chile. Sus instrucciones eran hacer la guerra al comercio del enemigo y librar una campaña contra sus cruceros, al tiempo que se le prometía un buque, el *Defence*, más tarde retenido en el Mediterráneo, que de haber llegado a él habría impedido que

el enemigo lo superara en potencia de fuego. Además, se presentaba al *Canopus*, un buque de guerra obsoleto, como equivalente, lo cual era un error. Estaba implícito en el mensaje que se esperaba de Cradock la victoria.

El mensaje enviado ocultaba el desconocimiento total del Almirantazgo sobre la ubicación de Von Spee. Lo único que sabía era que se encontraba en algún lugar del Pacífico sudoriental, entre la isla Fanning (comprobado por la destrucción de la estación inalámbrica y cablegráfica de esa solitaria isla) y el cabo de Hornos; ejercicio de localización sujeto a error por miles de kilómetros de longitud y cientos de grados de latitud. El 16 de septiembre se registró una corrección: «Situación cambió. *Scharnhorst* y *Gneisenau* en costas de Samoa 14 septiembre […] partió rumbo noroeste [de regreso a las Bismarck] […] comercio alemán en costa oeste de Estados Unidos debe ser atacado de inmediato […] no hay necesidad de concentrar cruceros. Dos cruceros y un barco de pasajeros armado podrían ser suficientes para estrecho de Magallanes y costa oeste. Comunique propuesta suya respecto *Canopus*[86]».

El informe desde Samoa fue el resultado de la negligente visita de Von Spee dos días antes. Podría haber sido un desastre si la flota australiana hubiera estado allí. Dos semanas después ya se encontraba en las remotas islas Marquesas, último puesto avanzado del Imperio francés en el Pacífico, donde pudo abastecerse de nuevo de carbón en aguas protegidas y cargar alimentos frescos proporcionados por isleños que aún no tenían noticias de la guerra europea. Luego se dirigió a lugares aún más distantes, primero a la isla de Pascua y después a la isla Juan Fernández, el legendario enclave donde quedó varado Robinson Crusoe. En la isla de Pascua se le unieron el *Dresden* y el *Leipzig*, que avanzando de manera independiente y a partir de conjeturas llegaron entre el 1 y el 5 de octubre. La primera noticia de que se acercaban llegó a Von Spee por señales inalámbricas transmitidas entre ellos e interceptadas por él.

Entretanto, Cradock, cuyos informes al Almirantazgo serían cada vez más incomprendidos, igual que a la inversa, navegaba a lo largo de la costa atlántica de Sudamérica en busca del *Dresden*; pues solo supo que se encontraba en el océano equivocado el 25 de septiembre, cuando se encontró con un barco británico que había sido perseguido por aquel cerca

de cabo de Hornos el 18 de ese mes. Movido ahora por la idea de que iba en la dirección correcta, Cradock dirigió rápidamente su escuadra al estrecho de Magallanes e hizo escala en el puerto chileno de Punta Arenas, donde el cónsul británico le confirmó que el *Dresden* había estado cerca y había utilizado la vecina bahía Orange como base. Al no encontrar nada allí, Cradock invirtió su rumbo, y desde este momento inició un ir y venir que lo llevó de regreso a las islas Malvinas en su buque insignia, el *Good Hope*, dejando atrás al crucero mercante armado que lo acompañaba, el *Otranto*; pero una vez que llegó, casi de inmediato envió al *Glasgow* y al *Monmouth* de regreso para unirse al *Otranto* en Punta Arenas, con instrucciones de llevar la guerra de cruceros a la costa de Chile en el Pacífico (según su interpretación de las instrucciones recibidas del Almirantazgo). Sin embargo, estando en las Malvinas, el *Otranto* le informó que señales inalámbricas escuchadas a la armada alemana indicaban que esta fuerza era enviada de nuevo a la bahía Orange donde los garabatos de un marinero alemán afirmando que «un *Kilroy* estuvo aquí» corroboraban de alguna manera la presencia del *Dresden* apenas unos días antes. Pero al no encontrar presencia alemana, Cradock regresó una vez más a las Malvinas.

Lo cierto es que la situación de Cradock, quien sería culpado por el futuro desastre, no era envidiable. Para empezar, era plenamente consciente del peligro que lo rodeaba, a saber: la presencia de los grandes barcos de Von Spee, probablemente en el Pacífico pero quizá con la intención de abrirse paso hacia el Atlántico; el acecho de los cruceros ligeros alemanes amenazando el comercio británico; la ausencia de bases británicas en la zona bajo su responsabilidad excepto en las Malvinas, desde donde no era posible controlar las aguas del Pacífico; el establecimiento, en toda la región de la Patagonia, de residentes y oficiales alemanes, todos ellos dispuestos y listos para abastecer a los barcos del káiser, para dar abrigo a sus buques carboneros y para espiar a la armada británica; y, como telón de fondo de sus dificultades, las horribles condiciones del tiempo en el cabo de Hornos donde, incluso en aquel verano austral, no cesaban de hostigarlo con tormentas, aguanieve, nieve y un mar embravecido. Como colofón de todo esto, le atormentaban las dificultades para comunicarse con sus jefes en Londres, quienes, agobiados a su vez por el temor a la fuga de la Flota

de Alta Mar, trataban de diseñar una estrategia mundial sin recurrir a su preciada reserva de barcos de guerra y cruceros de combate modernos, a la sazón guardados en el norte de Escocia, con la esperanza de que las unidades obsoletas que aún quedaban de la armada victoriana lograran mantener a raya a los mejores cruceros alemanes desplegados en sus estaciones de ultramar. Tampoco ayudó al desempeño de la estrategia naval británica el que el jefe político del Almirantazgo, Winston Churchill, estuviera en ese momento tratando de dirigir personalmente una guerra propia contra la costa norte de Bélgica, ni que la mente profesional de la armada británica, Luis de Batten-berg, fuera blanco de la prensa popular, que lo calificaba de principito alemán, ataque que en breve desembocaría en su destitución.

En vista de las circunstancias, Cradock trató al parecer de ocuparse de dos océanos y de dos exigencias incompatibles del Almirantazgo: proteger el comercio británico en el Atlántico y destruir la escuadra de cruceros del Asia oriental en el Pacífico, si es que estaba allí. No es de extrañar que sus movimientos en los primeros días de octubre parecieran erráticos. Sin embargo, a su regreso a las islas Malvinas después de su segunda exploración de la bahía Orange, recibió un mensaje del Almirantazgo, el 7 de octubre, que al menos arrojó un poco de luz sobre la localización de Von Spee y le dio instrucciones más o menos claras.

El 4 de octubre, la estación inalámbrica de Suva, en las Fiyi británicas, había captado un mensaje del *Scharnhorst* en el código mercantil alemán que rezaba: «*Scharnhorst* moviéndose entre las islas Marquesas y la isla de Pascua»[87]. Como se conoce ahora, la información era correcta. De cualquier manera, el 7 de octubre el Almirantazgo ordenó a Cradock «prepararse para encontrarlos en compañía […] el *Canopus* debe acompañar al *Glasgow, Monmouth* y *Otranto*, barcos que deben buscar y proteger el comercio en conjunto […] si usted propone la salida del *Good Hope*, deje al *Monmouth* en la costa este»[88].

Queda pendiente el interrogante sobre si el Almirantazgo ya había leído las transmisiones en código del *Scharnhorst*. En las primeras etapas de la guerra los británicos se habían apoderado en aguas australianas de una copia del código mercantil alemán, pero evidentemente no llegó al

Almirantazgo hasta finales de octubre[89]. Quizá el código ya estaba en uso a nivel local. Sin embargo, más misteriosas fueron las reacciones de Cradock a las claras instrucciones del Almirantazgo del 7 de octubre; en su respuesta al día siguiente, Cradock demostraba que admitía la posibilidad de que a los barcos pesados de Von Spee se unieran los cruceros ligeros, lo que les convertiría en una fuerza formidable. También advertía de que había convocado a su antiguo y lento barco de combate *Canopus* para encontrarse en las Malvinas donde pretendía «concentrar sus fuerzas y evitar su fragmentación». Pero, a pesar de su determinación por impedir la división de sus fuerzas, había enviado a los buques *Glasgow, Monmouth* y *Otranto* al Pacífico con la orden ligeramente restrictiva de «no moverse al norte de Valparaíso hasta localizar a los cruceros alemanes». Además, se interesó por la ubicación del *Defence*, prometido con anterioridad y luego retenido en el Mediterráneo, y evidentemente estaba inquieto por la posibilidad de que Von Spee se dirigiera al norte, pasara por el canal de Panamá, si lo permitían los estadounidenses, y se marchara a Alemania o emprendiera otra guerra comercial en el golfo de México.

Lamentablemente, en las dos últimas semanas de octubre, el Almirantazgo y Cradock se sumieron en un diálogo de sordos que terminó en tragedia. El Almirantazgo elaboró nuevas disposiciones para el Atlántico con el propósito de apoyar a Cradock si Von Spee lograba evadirle o se escapaba del Pacífico. Estas incluían el despliegue hacia las aguas de Brasil del *Defence*, por fin, y otros cruceros de la estación africana al mando del almirante Stoddart. Londres contaba asimismo con que la disposición de la flota japonesa en el Pacífico norte y oeste limitara la capacidad de Von Spee para hacer daño en ese océano. Respecto al despliegue de fuerzas en lo que al final sería la zona crucial, el Pacífico sur, entre Valparaíso y el cabo de Hornos, el Almirantazgo y su almirante no se entendieron en el teatro de operaciones.

El problema radicaba en las condiciones del *Canopus* y la confusión de Cradock respecto a su autoridad sobre el *Defence*, crucero blindado de mayor tamaño, más veloz y mejor armado que el *Scharnhorst* o el *Gneisenau*, así que de haberse unido a Cradock, como este esperaba, habría podido acabar con cualquiera de sus equivalentes alemanes. El *Canopus* era

un barco de guerra, pero inferior a esos tres cruceros blindados: su blindaje era ligero y sus cañones de 12 pulgadas solo tenían un alcance algo mayor que los de los alemanes. Además, su timorato jefe de ingenieros había persuadido a su capitán y a Cradock de que no podía avanzar a más de doce nudos, velocidad desesperante. En consecuencia, Cradock avanzó desde las Malvinas hasta el Pacífico, advirtiendo al Almirantazgo el 27 de octubre que «el lento avance del *Canopus*» hacía «impracticable encontrar y destruir a la escuadra enemiga. Por lo tanto he ordenado al *Defence* que se una a mí […] el *Canopus* será utilizado en la necesaria protección de los convoyes de barcos carboneros»[90]. Desafortunadamente, el Almirantazgo hizo una interpretación incorrecta del escenario y sacó la conclusión (debido a un análisis erróneo de la misión del *Canopus* o de las intenciones de Cradock) de que la escuadra de Von Spee estaba bloqueada. Si marchaba al norte, podía caer bajo el empuje de la poderosa flota japonesa; si se desplazaba al sur, se acabaría encontrando con los cruceros de Cradock, quien el Almirantazgo daba por hecho que tendría al *Canopus* consigo. Evidentemente, no pensó que Cradock se arriesgaría a un enfrentamiento sin el apoyo de sus cañones de 12 pulgadas. Por lo tanto, la conclusión fue que «la situación en la costa oeste (de Sudamérica) era segura» y ordenó al *Defence*, que contaba con la velocidad y las armas necesarias para amenazar a Von Spee, que permaneciera en el Atlántico. Cradock, marino formado en la tradición isabelina, decidido a evitar la repetición del error de Milne durante el episodio del *Goeben* y el *Breslau*, permitiendo la fuga del adversario alemán, continuó adelante con sus barcos frágiles, dejando al lento *Canopus* a quinientos cuarenta kilómetros de distancia. Al atardecer del 1 de noviembre las dos escuadras se encontraron en las proximidades del puerto chileno de Coronel.

Las comunicaciones inalámbricas habían revelado a cada uno la presencia del otro. Von Spee había conocido el avance de Cradock por la costa por informes de buques mercantes alemanes en puertos meridionales, mientras que los británicos habían captado durante varios días transmisiones telegráficas claramente alemanas. Sin embargo, mientras que Von Spee sabía que Cradock se acercaba con varios buques, el almirante británico había sido víctima del uso inteligente de las comunicaciones

inalámbricas del *Leipzig* por parte de los alemanes, quienes le hicieron creer que este era el único crucero en su ruta[91]. Al parecer Cradock pensó que la escuadra de Von Spee completa avanzaba con rumbo norte hacia las islas Galápagos con la intención de cruzar el canal de Panamá de oeste a este; de manera que para verificar su hipótesis, y para poder enviar y recibir telegramas por cable, envió al *Glasgow*, su veloz crucero ligero, a la isla Coronel el 31 de octubre, con órdenes de reunirse con él al día siguiente[92].

Si el *Glasgow* hubiera llegado unas horas antes o permanecido en el lugar un poco más de tiempo, se habría evitado la inminente derrota. En Londres, donde el veterano almirante sir John Fisher acababa de retomar el cargo de primer lord del mar, y el Almirantazgo revisaba su evaluación de la situación en Sudamérica, se habían percatado del peligro que los amenazaba y habían ordenado al *Defence* que se uniera a Cradock lo antes posible, haciendo hincapié en que el almirante no debía entablar combate sin el *Canopus*. El *Glasgow* navegó demasiado rápido para llevar a Cradock las más recientes instrucciones y, cuando se reunió con el *Good Hope*, el *Monmouth* y el *Otranto*, la escuadra ya recibía fuertes señales de los alemanes, aparentemente transmitidas a poca distancia. Como la tecnología de aquellos tiempos no permitía identificar la dirección del enemigo, Cradock decidió formar una línea de búsqueda con sus barcos desplegados a unos veintisiete kilómetros de distancia entre sí (intervalos apenas alterados desde los días de las líneas de visualización de Nelson) y emprendió el rastreo de la fuente de la transmisión.

Pensaba el almirante que buscaba a un solo barco. Irónicamente, Von Spee, que ahora se encontraba cerca, tenía la misma impresión. Después de haber abandonado el 27 de octubre su base carbonera en la isla de Más Afuera, perteneciente al archipiélago Juan Fernández, situado en el Pacífico entre Coronel y Valparaíso, Von Spee había surcado la costa durante tres días esperando la llegada de Cradock; pero al recibir informes de la visita del *Glasgow* avanzó, según creía, para separarlo de la escuadra principal. También él se encontraba desplegando sus barcos en una línea de búsqueda, cuando su humo fue detectado por el *Glasgow*, que acababa de ocupar su puesto en la formación de Cradock. Minutos más tarde, los barcos

británicos fueron avistados por alemanes, y ambas escuadras se movieron para formar su línea de combate[93].

A través de los noventa kilómetros de mar que les separaban, el *Glasgow* le notificó por vía inalámbrica a Cradock la presencia del *Scharnhorst* y el *Gneisenau*. Todavía en ese momento el almirante pudo haber decidido eludir la acción. Los buques *Monmouth* y *Good Hope* eran más veloces que los cruceros blindados alemanes, y el *Glasgow* no era más lento que los cruceros ligeros alemanes. Cradock pudo haber dado la vuelta y escapar; pero le amargaba tener que sacrificar al *Otranto*, amén de otras consideraciones de honor. La armada británica siempre presentaba combate, así que Cradock ordenó a sus barcos formar en torno al *Glasgow* y avanzar contra los alemanes.

El verano en el Pacífico sur, en las latitudes del cabo de Hornos, puede ser glacial; y lo fue aquel 1 de noviembre de 1914. Aunque había un cielo despejado y un sol brillante, soplaba un viento de fuerza seis, las olas rompían por encima de los barcos más pequeños y el aire era cortante. El esquema táctico de Cradock al comienzo de la acción era mantenerse fuera del alcance del enemigo hasta que el sol se pusiera a sus espaldas y cegara a los artilleros alemanes. Von Spee, por su parte, esperaba acortar la distancia tan pronto como el crepúsculo protegiera a sus barcos pero expusiera la silueta de los británicos en el horizonte. A las 6.18 horas, Cradock cablegrafió al *Canopus*, que se encontraba a cuatrocientos cincuenta kilómetros de distancia: «Voy a atacar al enemigo»; quizá fue un mensaje de despedida.

Durante casi una hora los alemanes esperaron que el sol se pusiera sin abrir fuego; entretanto, lentamente las dos escuadras convergieron hacia el sur. Casi a las siete en punto, un oficial del *Glasgow* registró el siguiente mensaje: «Nuestra silueta quedó expuesta contra el crepúsculo, con un claro horizonte al fondo en que se veían las salpicaduras de agua al caer los proyectiles, mientras que los barcos [enemigos] se percibían borrosos como sombras oscuras y bajas apenas discernibles en la oscuridad»[94]. Los grandes cañones alemanes, doce en total, superaban con su alcance a todos menos a los dos de 9,2 pulgadas del *Good Hope*; los cañones británicos de 6 pulgadas no podían alcanzar al *Scharnhorst* o el *Gneisenau*, que se

mantuvieron a una distancia prudente. Los barcos *Good Hope* y *Monmouth*, cuyas «siluetas se dibujaban nítidamente en el cielo naranja del atardecer» recibieron repetidos impactos, y un oficial del *Glasgow* escribió que «a las 19.45 horas, cuando la oscuridad era casi total, ya resultaba evidente que el *Good Hope* y el *Monmouth* estaban en peligro. El *Monmouth* dio un bandazo a estribor y se incendió de inmediato […] el *Good Hope* […] disparaba solo algunos de sus cañones. Los fuegos de a bordo se avivaron. A las 19.50 horas se produjo una terrible explosión […] entre el mástil principal y la chimenea; las llamaradas subieron más de cien metros, alumbrando un revoltijo de cascotes que llegó aún más arriba. Lo que quedaba del barco yacía iluminado por un débil resplandor. En realidad nadie […] lo vio irse a pique, pero no pudo haberse mantenido muchos minutos»[95].

El *Monmouth*, que era el barco más débil, se mantenía a flote y logró incluso responder a la pregunta de si se encontraba bien, hecha por el *Glasgow* mediante señales con lámparas: «Quiero poner popa al mar. Estoy haciendo agua por la proa». Esas fueron sus últimas palabras. El *Glasgow* observó que «[el barco] se hundía rápidamente por la proa, inclinándose a babor mientras el resplandor de su interior en llamas iluminaba las portillas de debajo del alcázar».

En este momento, el capitán del *Glasgow* decidió abandonar la escena con el argumento de que era preciso avisar al *Canopus*, que se acercaba a toda velocidad proveniente del sur; los alemanes saturaron las ondas de radio. Mientras se alejaba, y antes de que el horizonte impidiera la observación, el *Glasgow* pudo contar setenta y cinco destellos de proyectiles dirigidos contra el *Monmouth*. Pero esa no fue la última imagen del buque que zozobraba, ya que, poco antes de las nueve en punto, el crucero ligero *Nürnberg* lo encontró «con la bandera ondeando aún» y reinició el ataque. «El *Monmouth* […] se volvió hacia el *Nürnberg*, o para embestirlo o para que sus cañones de estribor fueran efectivos, por lo que el capitán Von Schonberg abrió fuego de nuevo […]. Las partes expuestas del casco y el puente del *Monmouth* fueron despedazados por el fuego artillero, por lo que el barco se inclinó más y más, hasta que a las 21.28 horas dio una vuelta de campana y se hundió. Posteriormente, Schonberg supo que dos

oficiales que habían permanecido en el puente escucharon a los oficiales del *Monmouth* llamando a sus hombres a las armas; al parecer, estos estaban ocupados en tratar de detener las vías de agua»[96].

En los barcos *Good Hope* y *Monmouth* no hubo sobrevivientes; de los mil seiscientos hombres de a bordo, los que no murieron en el duelo artillero se ahogaron en las oscuras y gélidas aguas del Pacífico sur. Por parte alemana, hubo tres heridos. El *Glasgow* recibió cinco impactos de proyectiles pero no sufrió bajas, como tampoco el *Otranto*, que prudentemente se había retirado de la acción, parece que con la aprobación anterior de Cradock. Lo cierto es que no tenía condiciones para participar en el combate. Los dos barcos sobrevivientes escaparon rumbo sur a toda velocidad, se encontraron al *Canopus* y en su compañía regresaron a las islas Malvinas. La batalla de Coronel, el 1 de noviembre de 1914, fue la primera derrota naval sufrida por Gran Bretaña desde la guerra contra Estados Unidos en 1812, y la primera derrota de una formación de buques británicos desde la de cabo Virginia en 1781. Las noticias de este acontecimiento fueron abrumadoras para la armada británica, la opinión pública del país y el Almirantazgo; pero sobre todo para el mando superior: Churchill y Fisher, quienes desde el momento mismo en que tuvieron noticias del desastre se empeñaron en cobrar venganza.

EN BUSCA DEL «EMDEN»

En Gran Bretaña, la indignación por la derrota en la batalla de Coronel se multiplicó con las humillaciones sufridas al mismo tiempo a manos del *Emden*, el buque bajo el mando de Von Müller, al que Von Spee había encargado atacar el comercio. Desde su separación el 13 de agosto de la escuadra de cruceros del Asia oriental en la isla de Pagán, de las Marianas, al este de Filipinas, Von Müller había navegado lentamente hacia el oeste adentrándose en el océano Índico, donde calculaba, con razón, que podría encontrar más blancos para sus acciones. Los pasos entre las islas de las Indias Orientales holandesas eran importantes rutas de navegación que conducían desde Calcuta y Singapur hasta Hong Kong y Shanghai. El océano Índico mismo constituía prácticamente un lago británico, siempre

atestado de barcos mercantes y de pasajeros, y ahora además con barcos alquilados por el gobierno para el transporte de hombres y material bélico desde los puertos del Imperio indio hasta Egipto y Europa.

Poco a poco, Von Müller iría llevando a cabo la que sería la más sensacional campaña de ataques contra el comercio desde el siglo XVIII. A finales de agosto, después de la advertencia por parte de un barco de guerra de defensa costera de que se alejara de las aguas neutrales del Imperio holandés, se dirigió al océano Índico, a cuyas aguas llegó el 5 de septiembre. Consiguió eludir en su ruta al poderoso crucero británico *Hampshire*, cuya presencia detectó mediante la interceptación inalámbrica, y capturó al barco neutral *Pontoporos*, que transportaba carbón perteneciente al gobierno británico, escoltándolo hasta su propio buque carbonero, el *Markomannia*. Ya en el Índico, el 10 de septiembre capturó, saqueó y hundió al *Indus*, un barco de transporte de tropas, sin pasajeros a bordo. El *Indus* disponía de equipamiento para comunicaciones inalámbricas, algo poco común en un barco de solo 3993 toneladas; pero Von Müller tuvo al puente bajo control antes de que le fuera posible enviar aviso. El 11 de septiembre la víctima fue el *Kabinga*, que Von Müller utilizó para descargar a sus prisioneros, a los que dejó marcharse, dando comienzo así a una práctica caballerosa que le granjeó admiración universal, incluso entre sus enemigos. El 13 de septiembre el *Emden* interceptó al *Killin*, cargado de carbón de baja calidad, y lo hundió con fuego de artillería. El mismo día interceptó y hundió al *Diplomat*, un buen barco que transportaba estaño. Esta pérdida tuvo repercusión en los precios en el mercado de materias primas de Londres.

El siguiente encuentro del *Emden* fue con un barco neutral, el italiano *Loredano*, al que dejó marchar y que, tan pronto estuvo fuera del campo de visión de los alemanes, a la entrada del puerto de Calcuta, hizo señales de luces al británico *City of Rangoon* avisándole de su encuentro. El *City of Rangoon*, que tenía comunicación inalámbrica, se puso en contacto entonces con las autoridades de Calcuta, que retuvieron a tres barcos que estaban a punto de zarpar, y trasladó la información al oficial de inteligencia de la armada británica en Colombo, su base naval en la isla de Ceilán. La información llegó al Almirantazgo en Londres el 14 de septiembre y fue

reenviada al almirante Jerram, comandante de la estación china, en la noche del 15 al 16. Al día siguiente, el *Hampshire*, al que el *Emden* había evitado en las Indias Orientales holandesas, zarpó desde Singapur para perseguirle junto al *Yarmouth*. También se dio aviso al buque británico *Minotaur*, al crucero de combate japonés *Ibuki* y al crucero *Chikuma*. Los cinco barcos llevaban a bordo artillería más pesada que la del *Emden* y algunos eran más veloces.

Pero ninguno logró avistarlo siquiera en el transcurso de una búsqueda coordinada, a pesar de que el *Emden* se mantuvo cerca de las rutas de navegación. El 14 de septiembre hundió al mercante británico *Trebboch*, que navegaba vacío, y poco después al *Clan Matheson*, atacado mientras trataba de escapar. En este momento, Von Müller necesitaba reabastecerse de carbón, así que partió hacia las islas Andamán, situadas en el centro de la bahía de Bengala, para abastecerse del *Pontoporos*, al que aún mantenía bajo custodia.

En su recorrido, el *Emden* interceptó señales inalámbricas que anunciaban sus recientes hundimientos, algunas del liberado buque *Kabinga*. Próximo a Rangún detuvo pero liberó al buque noruego neutral *Dovre*, que le advirtió de la presencia de dos cruceros franceses, el *Dupleix* y el *Montcalm*, y de dos cruceros mercantes británicos armados.

Von Müller, apremiado por la persecución en el norte de la bahía de Bengala, decidió entonces poner proa al sur para atacar los tanques de almacenamiento de petróleo en el puerto de Madrás. Este fue un gesto de pura temeridad, algo así como tirar de la cola del león, que lo puso en riesgo de encontrarse con uno de los barcos más fuertes que andaba en su busca; pero como escribió en su informe: «Pensé en este ataque con el simple propósito de despertar el interés de la población india, perturbar el comercio inglés y menguar su prestigio»[97]. En la noche del 22 de septiembre, el *Emden* se acercó a unos tres kilómetros del puerto, iluminó con reflectores los seis tanques de almacenaje de la Compañía Petrolera de Birmania y abrió fuego. En diez minutos, cinco de los seis tanques fueron alcanzados, y aproximadamente un millón y medio de litros de combustible destruidos. De inmediato el *Emden* desapareció en la oscuridad y escapó sin contratiempos.

En las siguientes cinco semanas, del 23 de septiembre al 28 de octubre, el *Emden* tuvo una extraordinaria racha de buena suerte, aunque ciertamente conjugada con astucia y destreza. Von Müller, que interrogaba minuciosamente a cualquier cautivo dispuesto a hablar y examinaba las noticias sobre navegación publicadas en cualquier periódico que cayera en sus manos, planeaba al detalle y con tiempo sus movimientos a través de las rutas marítimas. Hacia finales de septiembre, su intención era regresar a las Indias Orientales holandesas, donde los agentes locales le habrían preparado el abastecimiento de carbón y el avituallamiento fuera del campo visual de las autoridades de ese vasto archipiélago. Sin embargo, después del éxito de su operación contra Madrás, optó por peinar las rutas marítimas al oeste del océano Índico, que era la zona habitual de tráfico de los buques que se dirigían desde el África británica y el canal de Suez hacia la bahía de Bengala y el mar de China. Los distantes atolones de las islas Chagos, Laquedivas y Maldivas también le daban refugio mientras se abastecía de carbón y Von Müller se esforzaba por mantenerse acompañado de un barco carbonero. Muy pronto capturaría otros, entre los trece barcos que apresó en este periodo. La mayor parte los hundió porque iban vacíos o llevaban cargas que no podía utilizar; pero el 27 de septiembre capturó al *Buresk*, con 6600 toneladas del mejor carbón galés destinado a la estación de la armada británica en China; y el 19 de octubre al *Exford*, con 5500 toneladas del mismo producto.

Si lograba escapar a la persecución, las cargas de estos dos navíos bastarían para mantenerle navegando un año entero, así que se los llevó consigo tras enviar al *Markomannia* a las islas holandesas para esperarlo. Los barcos que no hundió los envió a puertos británicos con los hombres capturados, la mayoría de los cuales vitoreó al partir al «Caballero de la Guerra».

En este momento, Von Müller decidió realizar otra acción provocadora, consistente en un ataque contra Penang, en la Malasia británica, que según informes recibidos era utilizado por los barcos de guerra enemigos. En la madrugada del 28 de octubre, el *Emden* encontró en puerto al crucero ligero ruso *Zhemchug*, al crucero ligero francés *D'iberville* y a los destructores franceses *Fronde, Mousquet* y *Pistolet*. El *Zhemchug*, cuyo capitán había

ido a solazarse en tierra, no estaba preparado para defenderse y fue aplastado por el fuego de cañones y torpedos. Los destructores *D'iberville, Fronde* y *Pistolet* estaban en el astillero y fuera de combate. El *Mousquet* combatió con valentía, pero fue hundido con unas pocas descargas. El *Emden* recogió a los sobrevivientes, que más tarde transfirió a un vapor británico, y partió hacia aguas holandesas.

A finales de octubre, el Almirantazgo estaba fuera de sí, rabioso por las hazañas del *Emden*. No era solo porque Von Müller se hubiera convertido en un héroe admirado por los marinos británicos casi tanto como por sus propios compatriotas y los neutrales, sino porque sus acciones depredadoras interferían gravemente en el tráfico estratégico y mercantil del imperio, además de lesionar el prestigio de la armada británica, señora de los mares, y de los oficiales del Imperio. En todo el océano Índico, donde el *Königsberg* también operaba de manera independiente, la navegación se mantenía cercana a puerto, temerosa de echarse a la mar. La seguridad de los convoyes imperiales que empujaban a los ejércitos australianos, neozelandeses e indios a la guerra en Europa estaba seriamente comprometida. El esfuerzo por aplastar a la escuadra de cruceros del Asia oriental, perdida en la inmensidad del Pacífico sur, era obstaculizado por las acciones de un solo crucero ligero contra el cual se habían desplegado inútilmente docenas de barcos de guerra británicos, franceses, rusos y japoneses.

El alcance de la frustración de los Aliados se manifiesta en un documento redactado por Winston Churchill el 1 de octubre:

> Tres barcos vacíos y dispuestos para el transporte de la caballería permanecen en Calcuta por temor al *Emden*. Esto retrasa el transporte de la artillería y de una división de caballería desde Bombay […]. No logro comprender las operaciones del *Hampshire* […]. ¿Qué ha sucedido con el *Yarmouth*? Sus operaciones parecen totalmente erráticas y carentes de sentido […] si se logra atrapar al *Königsberg*, los tres cruceros ligeros que andan tras él deben sumarse a la búsqueda del *Emden* […]. Es inútil recorrer los océanos con dos o tres barcos. Cuando podamos peinar el océano con agrupaciones de ocho o diez

> cruceros, a dieciocho o veintisiete kilómetros de distancia entre sí, tendremos posibilidades de utilizar la información sobre la ubicación del *Emden* para atraerle al combate […]. Quiero recordarles [al primer lord del mar y otros] que la continuación por tiempo indefinido de las capturas del *Emden* laceran seriamente la reputación del Almirantazgo[98].

La indignación de Churchill estaba justificada, ya que la búsqueda del *Emden* y de la escuadra de cruceros del Asia oriental carecía de la necesaria coordinación entre las diferentes estaciones de la armada británica implicadas (las de China, Sudamérica, Australia y Estados Unidos) y las cuatro armadas participantes pertenecientes a Rusia, Japón, Francia y Gran Bretaña. Además, las deficiencias de franceses y rusos en materia de personal y técnica constituían un obstáculo adicional. De todas maneras, Churchill seguía atado al pasado. Su fórmula de «peinar el océano con cruceros», desplegando ocho buques al límite de su alcance visual para avanzar alineados y en columna, no distaba mucho de la empleada por Nelson ni abarcaba una zona mayor: tan solo unos ciento setenta y tres kilómetros de ancho por cuarenta y tres de profundidad, sobre la base de un alcance visual de aproximadamente veintiún kilómetros desde lo alto del mástil. Habida cuenta de que el océano Índico desde Sumatra, en las Indias Orientales holandesas, hasta la costa este de África mide cinco mil cuatrocientos kilómetros, la posibilidad estadística de encontrar al *Emden* era muy pequeña; además de que Von Müller evitaba escrupulosamente las comunicaciones inalámbricas, es decir, utilizaba las instalaciones solo para escuchar señales y no para enviarlas, lo cual le ayudó a esquivar a sus perseguidores. Aunque las señales interceptadas (la señal de llamada [QDM] del *Hampshire* ya le resultaba familiar) no podían rendir frutos porque la tecnología de radiolocalización no se había descubierto aún, la potencia de la señal le daba una idea de la distancia a la que se encontraba su perseguidor y le permitía maniobrar para alejarse. La verdadera seguridad del *Emden*, no obstante, radicaba en la inmensidad del mar, y a finales de octubre Von Müller decidió trasladarse a ciertas aguas que aún no había recorrido, justo al otro lado del océano Índico, en el ángulo formado por el

Cuerno de África y la península arábiga. Para llegar a este punto, el almirante propuso abastecerse antes de carbón en las aguas de Sumatra, tomándolo del cautivo *Buresk*, y más tarde en las distantes islas Cocos y Keeling, al otro lado del estrecho de la Sonda situado entre Sumatra y Java. Este movimiento no era más que una maniobra de distracción, para engañar al enemigo haciéndole creer que se dirigía a Australia.

Cuando se encontró con el *Buresk* el 31 de octubre, las noticias que aportó fueron preocupantes. Tanto el *Pontoporos* como el *Markomannia*, originalmente sus carboneros, habían caído en manos del buque inglés *Yarmouth*. Pero Von Müller mantuvo la confianza en su nuevo plan, desconocido por las tripulaciones de tales barcos, y envió otro carbonero capturado, el *Exford*, a esperarle en la isla Keeling del Norte a donde le siguió lentamente. La destrucción de la estación de comunicaciones inalámbricas y cablegráficas en la isla Dirección, perteneciente al grupo de islas Cocos y Keeling, con el propósito de encubrir sus movimientos y aumentar la ansiedad de los británicos, era una parte de su plan que debía ejecutar antes de abastecerse de carbón. En las primeras horas del 9 de noviembre, marinos armados al mando del teniente capitán Von Mücke partieron en la barca a vapor del *Emden* y en dos botes con la intención de destruir la torre para transmisiones inalámbricas y las terminales cablegráficas. El *Emden* les siguió.

Las islas Cocos y Keeling eran una anomalía romántica, una colonia privada, posesión de la familia Clunies Ross, otorgada por la reina Victoria. Su única importancia para el Imperio británico residía en su condición de base para comunicaciones inalámbricas y cablegráficas, a cargo de técnicos de la Compañía de Extensión Telegráfica del Oriente. Vale decir que en 1914 los técnicos en telegrafía británicos destacados en lugares remotos se sentían agentes del dominio imperial, y los que trabajaban en la isla Dirección eran hombres valientes. Antes de que la partida de Von Mücke tocara tierra, pero después de que Von Müller transmitiera inoportunamente una señal (algo inusual en él) al *Buresk* para que se le uniera, esos hombres inquirieron por cable: «¿Qué código? ¿Qué barco?». De inmediato el *Emden* se puso a bloquear la señal, pero la estación logró enviar dos más, y

las repitió varias veces: primero «entrada de barco desconocido», y luego «sos, el *Emden* aquí», justo en el momento en que llegaba Von Mücke.

Von Müller acababa de cometer un terrible error. El día anterior, el *Emden* había captado una señal que interpretó correctamente como procedente de un barco de guerra enemigo; pero sus operadores calcularon que el emisor se encontraba a unos trescientos sesenta kilómetros de distancia y con rumbo sur, Von Müller, por lo tanto, creyó que navegaba hacia el África Sudoccidental alemana, donde bóers disidentes se habían rebelado contra los británicos, y restó importancia a la señal; cuando en realidad era de importancia crucial y resultaría fatal para él. El puesto de comunicaciones de la isla Dirección sabía que la señal provenía del crucero blindado británico *Minotaur* y fue justamente a este al que dirigió su señal después de captar la transmisión del *Emden* al *Buresk*.

El *Minotaur* no estaba cerca, pero viajaba en compañía del crucero de combate nipón *Ibuki* y de los buques australianos *Melbourne* y *Sydney*, cruceros ligeros como el mismo *Emden* pero más veloces y con mayor potencia de fuego, que escoltaban al primero de los convoyes que zarpaba de Australia y que no emitían señales de radio desde la partida del *Minotaur*. El comandante del convoy decidió rápidamente mandar al *Sydney*, que se encontraba a solo dos horas de la isla Dirección y le envió una señal visual. El *Sydney* partió a una velocidad de veintiséis nudos.

Entretanto, los errores se multiplicaban a bordo del *Emden*. Si Von Müller hubiera advertido de inmediato a Von Mücke, este habría podido recoger a sus hombres y escapar; no era fácil pero sí posible. Sin embargo, los dos hombres estaban empeñados en la destrucción total de la estación de comunicaciones inalámbrica y cablegráfica, así que se entretuvieron; incluso cuando se vio el humo en el horizonte, Von Müller pensó que se trataba del *Buresk*, cuya presencia había solicitado. El informe del observador era que percibía dos mástiles y una chimenea, lo cual se ajustaba a la idea del almirante. Pero entre las nueve y las nueve y cuarto de la mañana, el escenario cambió para mal: eran varias las chimeneas y eso solo podía significar un barco de guerra. Von Müller hizo sonar repetidamente la sirena del barco y la campana de alarma, e izó la bandera A del código internacional, indicando que levaba anclas; pero cuando la barca

regresaba, el *Emden* ya empezaba a moverse. La partida de desembarco hizo gestos desesperados, pero el *Emden* fue ganando velocidad lentamente y a las nueve y diecisiete ya se encontraba en mar abierto, conduciendo a su tripulación a otras acciones nuevas estaciones enemigas.

El *Sydney*, con ocho cañones de 6 pulgadas, frente a los diez de 4,1 pulgadas que llevaba el *Emden*, y dos nudos de ventaja en cuanto a velocidad, debía imponerse en el inminente enfrentamiento, a menos que su tripulación fallara; pero esta pertenecía a una armada incluso más joven que la alemana y estaba decidida a triunfar. Además, el *Emden* había dejado en tierra a los diez principales artilleros con que contaba. El barco alemán abrió fuego a las nueve y cuarenta de la mañana, y logró hacer blanco con la tercera descarga. A partir de ese momento, se impuso la mayor potencia de fuego de la artillería del *Sydney*, que a las diez en punto ya había causado grandes estragos y durante la hora siguiente hizo pedazos al *Emden*. Los alemanes se mantuvieron firmes en sus puestos, llegando a lanzar mil quinientos proyectiles, pero para las once y cuarto de la mañana la mayor parte de su armamento estaba inutilizado y Von Müller conducía lo que quedaba del barco a la isla Keeling del Norte. Los sobrevivientes no tuvieron que sufrir el terrible destino de los hombres de Cradock en los gélidos mares del Pacífico sudeste, sino que se mantuvieron a bordo hasta el día siguiente en que el *Sydney* los hizo prisioneros.

Pero este no sería el fin de la leyenda del *Emden*, pues antes de que el *Sydney* pudiera regresar a la isla Dirección, Von Mücke había ocupado una goleta mercante que encontró en el puerto, embarcado a su partida de desembarco y navegado hasta Sumatra, donde encontró un buque carbonero alemán, que trabajaba en el comercio local, y se lo confiscó a su capitán que se mostró conforme. En este barco, Von Mücke y sus hombres del *Emden* atravesaron el océano Índico y llegaron a Yemen, en el sur de Arabia, posesión de Turquía, país aliado de Alemania. Abandonó su barco, ocupó un barco nativo y navegó por el mar Rojo; luego viajó en camellos, combatió contra los beduinos y los venció, continuó hasta el ferrocarril de Hiyaz (el mismo que destruiría más tarde Lawrence de Arabia durante el levantamiento árabe) hasta llegar a Constantinopla, capital de Turquía, donde fue recibido como un héroe el 23 de mayo de 1915. La mayor parte

de los hombres que había llevado a la isla Dirección sobrevivieron para contar su extraordinaria experiencia.

LA BATALLA DE LAS ISLAS MALVINAS

Las comunicaciones inalámbricas fueron las que, en última instancia, condujeron al *Emden* a su destrucción. Su capitán había respetado estrictamente las reglas de silencio; pero su impulso de atacar el puesto de comunicaciones la isla Dirección para sumar un triunfo más a los ya obtenidos lo colocaron bajo la potencia de fuego superior del enemigo.

Un impulso similar sellaría el destino de la escuadra de Von Spee. Este, tras su espectacular victoria sobre Cradock en la batalla de Coronel, apenas pudo disfrutarla en Valparaíso. Era un escenario extraño para celebrar la derrota del poderío naval británico, pese a la presencia de la considerable colonia alemana; porque, entonces como ahora, en el malecón del puerto resaltaba un monumento al principal héroe naval chileno, comandante de su flota en la guerra de independencia contra España: el almirante británico Cochrane. Además, pese a la fuerte influencia alemana sobre Chile, el gobierno de la república alimentaba el deseo de preservar sus credenciales de neutralidad. A su llegada, Von Spee fue informado de que debía respetar la disposición legal que establecía un límite de veinticuatro horas para su visita, y con no más de tres barcos. El almirante llevó a puerto los buques *Scharnhorst, Gneisenau* y *Nürnberg*, y envió al *Dresden* y al *Leipzig* a la isla de Más Afuera, estimando, no sin razón, que a semejante distancia podría transgredir sin problema las regulaciones de neutralidad. Mientras se encontraba en Valparaíso, donde se refugiaban treinta y dos mercantes alemanes, Von Spee recibió instrucciones cablegrafiadas desde Berlín advirtiéndole de que los barcos enemigos estaban operando en todo el Pacífico central, las Indias occidentales y el Atlántico sur, y aconsejándole concentrar sus barcos y tratar de «abrirse paso rumbo a casa»[99].

El telegrama de Berlín y las noticias obtenidas de los alemanes locales lo persuadieron de que su única opción era abandonar el Pacífico sur. La navegación rumbo oeste hacia el océano Índico la bloqueaban barcos australianos y británicos, mientras que poderosas escuadras japonesas se

concentraban en las islas del Pacífico central. Fuerzas británicas y francesas obstruían la salida al Caribe a través del canal de Panamá y, aunque había concentraciones enemigas más fuertes a la entrada y en el interior del Atlántico, su única posibilidad era evadirlos, quizá con la protección del mal tiempo, navegando a toda prisa por el Atlántico sur hacia las aguas del norte. Este criterio cobró fuerza con un mensaje ulterior de Berlín que le trajeron desde Valparaíso el 18 de noviembre con la sugerencia de que unidades de la Flota de Alta Mar podrían partir para escoltarle hasta el mar del Norte. Este engañoso mensaje rayaba en la irresponsablilidad, por cuanto que ya el alto mando naval alemán sabía, por dolorosa experiencia, que la armada británica controlaba minuciosamente los canales que Von Spee tendría que sortear.

Después de la batalla de Coronel, es comprensible que Von Spee tuviera muchas dudas; pero, decidido a abrirse paso hacia el Atlántico sur rodeando el cabo de Hornos, avanzaba lentamente, abasteciéndose como podía de barcos carboneros enviados por agentes alemanes al laberinto de ensenadas y bahías que penetran en el litoral chileno por encima del cabo de Hornos. Mientras avanzaba serpenteando hacia el sur, tuvo noticias del colapso del imperio del káiser en ultramar. Von Spee ya sabía que las posesiones en el Pacífico, Nueva Guinea, Samoa, las islas Bismarck, las Marianas y las Carolinas habían caído en manos australianas, neozelandesas y japonesas, y ahora supo que el África alemana también caía. Quizá la esperanza de que la rebelión de los bóers en el África Sudoccidental alemana pudiera distraer a las fuerzas navales británicas obnubiló su juicio sobre el despliegue de estas en el Atlántico sur.

El 6 de diciembre, encontrándose en la isla Picton, cerca del cabo de Hornos, Von Spee decidió lanzar un asalto contra la colonia británica de las islas Malvinas. La razón que dio a sus capitanes fue que la escuadra podría destruir las reservas de carbón y la estación de comunicaciones inalámbricas, y que hasta el momento la inteligencia no había informado de barcos de guerra en las proximidades. El almirante pensaba que los barcos disponibles habían sido enviados a Sudáfrica y esperaba poder capturar al gobernador en represalia por la captura del gobernador de la Samoa alemana por los neozelandeses.

Resentimientos aparte por el asunto de los gobernadores, los argumentos de Von Spee para atacar las Malvinas indican un error de juicio; quizá había pasado demasiado tiempo en el mar, demasiado tiempo en la soledad del mando, pues aquel ataque no causaría daños al enemigo y en cambio atraería la atención de este sobre la ubicación de la escuadra alemana. No fue una decisión racional, y su resultado fue la destrucción de la escuadra de cruceros del Asia oriental en circunstancias horribles, muy similares a las de su victoria sobre el contraalmirante Cradock, sus barcos y sus hombres.

La batalla de Coronel había indignado al pueblo británico y a su armada. Tan pronto se tuvo noticia de la derrota, Winston Churchill, líder político del Almirantazgo en su condición de primer lord, y el almirante Fisher, su jefe profesional como primer lord del mar, acordaron tomar venganza. El almirante Stoddart, nominalmente comandante de la 5.ª escuadra de cruceros, pero en la práctica oficial principal de la armada en funciones en aguas sudamericanas, recibió instrucciones el 4 de noviembre de posicionar un conjunto de cruceros en medio de las rutas comerciales cercanas a Brasil. Ese mismo día se emitió otra orden excepcional. Inicialmente, Churchill había pensado en enviar uno de los preciados cruceros de combate de la Gran Flota situado en *Scapa Flow* con el apoyo del crucero blindado *Defence*, que el Almirantazgo había negado antes a Cradock. Ahora Fisher, de nuevo primer lord del mar desde el 1 de noviembre, dio muestras de su legendario dinamismo y persuadió a Churchill de que la situación en el remoto sur exigía evitar todo riesgo, por lo que era preciso enviar dos cruceros de combate en lugar de uno.

Los cruceros de combate *Invincible* e *Inflexible* recibieron la orden de zarpar de inmediato, abastecerse de carbón en los puertos del canal y continuar viaje hacia el Atlántico sur. Fueron estos los primeros en abastecerse de nuevo en Portugal y seguir viaje hasta el archipiélago de Abrolhos, en las costas de Brasil, donde se encontrarían con los cruceros de Stoddart, *Carnarvon, Cornwall, Kent* y *Glasgow*; este último, único sobreviviente de la batalla de Coronel, se encontraba en ese momento en Río de Janeiro, reparando los daños sufridos. La escuadra de Stoddart incluía además los barcos de pasajeros armados *Macedonia* y *Orama*. Una

vez reunidos, navegarían hacia el sur bajo el mando del almirante sir Doveton Sturdee que conducía los cruceros de combate.

Sturdee resultaba sumamente desagradable a Fisher, quien solo le había permitido ir para sacarlo del Almirantazgo, donde había sido jefe del Estado Mayor. Pero fue una buena elección, pues se trataba de un profesional en toda la extensión de la palabra, devoto de la teoría táctica y hombre de gran carácter, que además comprendía la importancia fundamental de preservar el silencio de la radio. Cuando, navegando rumbo sur, conoció la perturbadora noticia de que las estaciones inalámbricas francesas en África Occidental estaban transmitiendo llamadas de aviso a los barcos de guerra aliados, advirtió a los operadores del *Invincible* y el *Inflexible* que «la indiscreción de las comunicaciones inalámbricas puede hacer mucho daño; es preciso no utilizarlas a menos que sea absolutamente necesario». En la práctica, tuvo menos éxito de lo que creyó en el control de la seguridad de las comunicaciones inalámbricas. Al hacer escala en el puerto portugués de San Vicente puso al descubierto la presencia de sus grandes barcos en el Atlántico, noticia que fue debidamente trasladada por los operadores de la Compañía Telegráfica de Occidente a sus colegas en Sudamérica. Los agentes alemanes supieron de la llegada de los barcos de Sturdee al archipiélago de Abrolhos el 24 de noviembre; sin embargo, merced a un descuido inexplicable, la noticia no fue comunicada a Berlín, de manera que no le llegó a Von Spee, quien todavía se encontraba en el sur de Chile, donde debió haberla recibido de los oficiales alemanes en la localidad; y lo que es peor, aunque el cónsul alemán en Buenos Aires también tuvo noticias de los movimientos de Sturdee el 24 de noviembre, tampoco lo telegrafió a través de los Andes hasta Valparaíso, sino que envió la noticia en un vapor hasta Punta Arenas adonde llegó una semana después; por lo demás, la escuadra alemana no visitó el lugar.

La mala suerte de Von Spee se combinó con su apreciación errónea de la situación, y en lugar de marchar a toda velocidad hacia el Atlántico, en la ruta elegida para el viaje de regreso, se demoró dando la vuelta y saliendo del cabo de Hornos para abastecerse de un carbón que realmente no necesitaba. Si hubiera tomado unos días antes la decisión de atacar las islas Malvinas, no se habría encontrado con los cruceros de combate de Sturdee,

que lo aguardaban para tomar venganza. Además, a la mala suerte de Von Spee vino a sumarse que Sturdee también se había retrasado en su viaje hacia el sur, tomándose su tiempo para abastecerse de carbón en el archipiélago de Abrolhos y entreteniéndose en practicar el tiro contra un blanco remolcado cuyo cable se enredó en una de las hélices del *Invincible*, para desenredar el cual tuvo que enviar un buzo, lo que le hizo perder más tiempo. Por todas estas razones, hasta el 7 de diciembre la escuadra no llegó a Puerto Stanley [Puerto Argentino para los argentinos] en las Malvinas, tiempo suficiente para que Von Spee hubiera llegado y partido con una semana de antelación. Que Sturdee apareciera sin que los alemanes tuvieran el más mínimo indicio de su proximidad se debió al gran esfuerzo que hizo por preservar la seguridad de la información, garantizando que cualquier mensaje inalámbrico se transmitiera a través del *Bristol* o del *Glasgow*, de cuya presencia en la zona tenía conocimiento el enemigo[100].

Después de su fuga del desastre de la batalla de Coronel, el *Glasgow* había tocado puerto en las Malvinas en compañía del deteriorado *Canopus*, al cual dejó allí, y continuado viaje para Río de Janeiro, donde atracó con el beneplácito brasileño; ahora estaba de regreso. A su llegada en compañía del *Invincible* y el *Inflexible*, así como de los otros cruceros *Carnarvon, Kent, Cornwall* y *Bristol*, el capitán del *Glasgow* y su tripulación pudieron ver que la situación había cambiado en el tranquilo Puerto Stanley. Bajo presión del Almirantazgo, a través de la estación inalámbrica local, la colonia se encontraba en estado de alerta defensiva. El *Canopus* había sido varado en un atracadero fangoso que permitía a sus cañones de 12 pulgadas controlar la entrada y sus accesos; sus marinos, enviados a tierra para fortalecer la milicia local, y sus cañones ligeros, desmontados para dotar de artillería al astillero, mientras la boca del puerto había sido cerrada con minas controladas por electricidad.

Pasado el 7 de diciembre, cuando los barcos de Sturdee entraron en el fondeadero, Puerto Stanley se convirtió en una plaza inexpugnable, donde era imposible secuestrar al gobernador, quemar las reservas de carbón o destruir la estación de comunicaciones inalámbricas. Pero a esas alturas, semejantes peligros no estaban ya entre las preocupaciones primordiales de los británicos: de lo que se trataba era de atrapar a Von Spee.

Este, por su parte, tenía una agenda diferente. Su decisión de atacar las Malvinas también había estado influida por el cálculo de que podría abastecerse de carbón a mayor escala con las reservas de Puerto Stanley y que, eliminando el resto y causando otros daños, podría privar a la armada británica de su base más importante en el Atlántico sur, incluido su centro de comunicaciones. Atendiendo a la información de inteligencia de que disponía, había descartado la posibilidad de que una fuerza británica superior estuviera presente. El último informe recibido por vía inalámbrica, en la noche del 6 de diciembre, procedente del carbonero *Amasie*, aseguraba que en el puerto solo estaba el *Canopus*. En ese momento el informe era correcto, y el hecho de que Sturdee llegara en las siguientes veinticuatro horas, constituye una demostración exacta de la importancia primordial de la información en tiempo real.

La información «en tiempo real» benefició a Sturdee quizá inmerecidamente. Si hubiera seguido adelante desde el archipiélago de Abrolhos, en lugar de guiar a su manada de cruceros al sur alineada en misión de búsqueda, habría llegado a Puerto Stanley con tiempo más que suficiente para ser visto y para que Von Spee fuera avisado y se alejara. Después de escapar a esta posibilidad tan nefasta, ahora se arriesgaba a otra por insistir en moverse lentamente dentro del puerto, comportamiento extraño en un hombre tan enérgico. En la mañana del 8 de diciembre, solamente el *Carnarvon* y el *Glasgow* habían completado la operación de abastecimiento; los dos cruceros de combate aún tenían los carboneros a su lado; el *Kent* no había empezado a rellenar, mientras que el *Cornwall* y el *Bristol* tenían abiertos sus motores por mantenimiento. De hecho, justo cuatro minutos antes de las ocho, cuando el *Glasgow* izó las banderas para avisar del «enemigo a la vista», la escuadra no estaba dispuesta.

El aviso había llegado primero desde Sapper Hill, una de las alturas que rodean Puerto Stanley, que sería asaltada sesenta y seis años más tarde, en 1982[101], por soldados de la Fuerza Especial británica. Von Spee, a quien la suerte había acompañado decididamente desde el comienzo de la guerra de cruceros, sumaba ahora a su larga lista de equivocaciones otro error fatal y definitivo. En vez de enviar delante a sus cruceros ligeros, cuya velocidad le habría permitido escapar de la trampa y advertir al resto de la escuadra,

puso en cabeza al *Gneisenau*, acompañado por el más veloz *Nürnberg*. El resultado fue que dos barcos incapaces de defenderse o de dejar atrás a sus perseguidores avanzaron a la vez hacia el desastre.

A las seis menos diez de esa mañana, mientras avanzaba lentamente por detrás, en el *Scharnhorst*, Von Spee había ordenado a su escuadra que se preparara para la acción. A las ocho y media de la mañana, el capitán del *Gneisenau*, bastante adelantado, percibió el humo que se alzaba sobre Puerto Stanley, pero pensó que se trataba de las reservas de carbón que ardían después de ser incendiadas, como hicieron los franceses cuando la escuadra se lanzó contra Tahití tres meses antes. También pudo observar la antena de comunicaciones inalámbricas de la colonia, pero no fue hasta las nueve cuando supo, por un oficial apostado en el punto más alto, que se observaban otros mástiles en Puerto Stanley, mástiles trípode de barcos. Estos solo podían tener un significado: buques artilleros británicos.

Maercker, capitán del *Gneisenau*, siempre había tenido dudas sobre la apreciación de Von Spee de que todos los barcos británicos en aguas meridionales se dirigieran a África, donde tropas alemanas y rebeldes bóers libraban una guerra colonial. Ahora sus dudas se confirmaban. Primero, mientras el *Gneisenau* se ponía a su alcance, el *Canopus* abrió fuego desde su atracadero fangoso con sus antiguos cañones de 12 pulgadas; más de diez mil metros, fragmentos de proyectiles impactaron en la chimenea del *Gneisenau*. Este barco y el *Nürnberg* ya se habían dado la vuelta y comenzaban a ganar velocidad; pero como el *Nürnberg* se mantuvo fielmente al lado del barco más grande, ambos quedaron limitados a veinte nudos. Pronto salió a perseguirlos el *Kent*, crucero blindado capaz de avanzar a veintitrés nudos, y más tarde el crucero ligero *Glasgow*, a veinticinco nudos, y el *Carnarvon*. El buque idéntico *Cornwell* fue el último en zarpar, pero muy pronto alcanzó los veintidós nudos de velocidad; y antes habían partido los cruceros de combate, ambos capaces de desplazarse a veintiocho nudos.

Aparentemente, al recibir el informe de los mástiles trípode, Von Spee llegó a la conclusión de que los barcos de guerra británicos estaban allí, quizá el *Iron Duke* y el *Orion*, cuya velocidad máxima no rebasaba los veinte o veintiún nudos; es posible que incluso después de haberse

equivocado en el cálculo sobre la llegada de estos pensara que podía escapar. El precipitado retiro del *Gneisenau* le había dado media hora, quizá incluso una hora de ventaja, y en las latitudes subárticas siempre existía la posibilidad de ocultarse en la niebla. La escuadra de cruceros del Asia oriental se esforzó al máximo, el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* luchaban por rebasar los veinte nudos.

Realmente, Maercker habría querido luchar, y su impulso tenía lógica. Los cruceros blindados alemanes podrían haber infligido desperfectos irreparables si hubieran atacado desde el comienzo. El fondeadero estaba repleto, era evidente que pocos buques británicos habían salido, la mayoría estaban poco blindados o carecían absolutamente de blindaje, e incluso el *Inflexible* y el *Invincible*, los primeros cruceros de combate y por tanto los más antiguos de la flota, no estaban mucho mejor protegidos de lo que estuvieron el *Good Hope* y el *Monmouth*. Sin embargo, Von Spee había respondido a su solicitud de seguir adelante con la señal de «no entable combate, diríjase al este a toda velocidad»[102]. A las diez menos cuarto, cuando los cruceros de combate abandonaron Puerto Stanley, la escuadra alemana navegaba hacia el horizonte.

Era un día soleado, como la tarde en la isla Coronel, pero el tiempo favoreció a Von Spee menos de lo que entonces favoreció a Cradock. El verano subártico prometía ocho horas de luz. A las diez y veinte de la mañana, Sturdee elevó la señal *nelsoniana* de «persecución general», aunque en realidad se trataba de una señal anterior a Nelson. A las once menos diez, Sturdee, consciente de que el tiempo estaba de su parte y con la intención de no dispersar su escuadra, disminuyó la velocidad de los cruceros de combate para que los barcos más lentos no quedaran rezagados. Pero continuaban acercándose al enemigo, de lo que muy pronto darían fe los cañones de los cruceros de combate. A la una menos diez de la tarde, después de que la tripulación tomara su almuerzo, Sturdee dio la orden de atacar.

Los buques *Inflexible* e *Invincible* abrieron fuego a una distancia calculada en quince mil quince metros; el *Glasgow*, único barco capaz de mantener su misma velocidad, no tenía semejante alcance. Cuando la distancia se redujo a catorce mil cien metros, Von Spee ordenó a sus

cruceros ligeros retirarse (tal como Cradock había hecho con el *Glasgow* en la batalla de Coronel), así que estos dieron la vuelta y se alejaron rumbo a Sudamérica, seguidos por el *Kent*, el *Cornwall* y el *Glasgow*, mientras el *Carnarvon* lograba ahora marchar a la par de los cruceros de combate.

Entre la una y veinte y las dos de la tarde, los alemanes presentaron batalla de manera eficaz con sus cañones de 8 pulgadas de mayor alcance que los británicos, los de 12 pulgadas; si bien apenas causaron daños. Los barcos de Von Spee también se beneficiaron del humo de las chimeneas que impedía a los británicos calcular la distancia. Por su parte, Von Spee logró con una inteligente maniobra colocarse por algún tiempo a la distancia desde la que su armamento secundario podía hacer impacto. Su bravuconada alarmó a Sturdee, quien no podía correr el riesgo de que sus barcos sufrieran daño tan lejos de los astilleros, y aminoró la velocidad. No fue hasta después de las tres en punto de la tarde, cuando la tripulación de su torreta y los oficiales a cargo de la artillería comenzaron de nuevo a medir al enemigo, que una vez más redujo la distancia que los separaba. En ese momento, le llegó el turno a su artillería, más pesada que la del enemigo; y a las cuatro, el *Scharnhorst* había recibido tantos impactos de los 12 pulgadas que pronto empezó a hundirse; sus estructuras superiores estaban quebradas y torcidas, y las llamas cobraban fuerza en el interior. Von Spee se volvió hacia el enemigo en un último intento por responder con torpedos, pero a las cuatro y diecisiete, con las olas chocando contra el puente, el *Scharnhorst* se volcó y se hundió.

No hubo sobrevivientes, como tampoco los hubo antes en el *Monmouth* o el *Good Hope*; y con el *Gneisenau* batallando enérgicamente, los británicos no podían detenerse para bajar botes, así que avanzaron, dejando que quienes no habían sucumbido al fuego y la explosión se ahogaran en las aguas gélidas. Entre las víctimas estaban Von Spee y sus hijos.

Ahora Maercker, a bordo del *Gneisenau*, tenía que defenderse solo contra tres enemigos, los dos cruceros de combate y el *Carnarvon*. Su tarea era imposible, pero rechazó las llamadas a la rendición. La nueva armada alemana trataba de labrarse una reputación de tenacidad similar a la de la antigua señora de los mares. A las seis de la tarde, mientras doscientos sobrevivientes de los ochocientos cincuenta tripulantes daban vivas al

káiser, el mar envolvió el puente en llamas en el que permanecían, y el *Gneisenau* se volcó. Los barcos británicos rescataron a ciento noventa hombres, pero Maercker no estaba entre ellos.

Los barcos *Kent, Cornwall* y *Glasgow*, único que combatió en las dos batallas sudamericanas de 1914, rápidamente dieron alcance a los cruceros alemanes ligeros a los que Von Spee había ordenado salvarse. El *Leipzig* fue hundido por el *Glasgow* y el *Cornwall*; su bandera se mantuvo ondeando, aunque solo dieciocho de sus tripulantes sobrevivieron. El *Nürnberg* fue hundido por el *Kent*; doce de sus tripulantes fueron recogidos, pero solo siete sobrevivieron después de haber estado expuestos a las glaciales aguas del Atlántico. Casi la totalidad de los dos mil marineros que tripulaban los buques *Scharnhorst, Gneisenau, Nürnberg* y *Leipzig* perecieron en combate, resultado muy similar al de la batalla de Coronel.

Por el momento, el *Dresden* logró eludir a sus perseguidores y permanecer tres meses más fuera de su alcance. Al principio se ocultó en las numerosas ensenadas que penetraban en la costa chilena por encima del cabo de Hornos. En vano su capitán esperó a los barcos carboneros que debían abastecerle. Finalmente, se dirigió al norte por el Pacífico, perseguido por cruceros británicos que evadió o de los que logró alejarse. Sin embargo, a principios de marzo de 1915, el departamento de inteligencia del Almirantazgo recibió un telegrama alemán, interceptado por un agente en Chile, que al ser descifrado reveló que el *Dresden* esperaba carbón en las proximidades de la isla Coronel. Al final, el *Glasgow* y el *Kent*, coordinando sus movimientos mediante comunicación inalámbrica, encontraron al *Dresden* el 14 de marzo en Más a Tierra (que junto a Más Afuera conforma el grupo de islas Juan Fernández) y lo atraparon. Al barco alemán solamente le quedaban ochenta toneladas de carbón y estaba anclado, sin esperanzas de escapar; un último mensaje inalámbrico de Berlín, reenviado a través de Chile, había autorizado al capitán Lüdecke a pedir asilo, pero los británicos no esperaron a que las autoridades chilenas intervinieran. El *Glasgow* abrió fuego y, aunque fue respondido, en pocos minutos causó suficiente daño como para obligar a Lüdecke a izar la bandera blanca. Cuando el fuego cesó, envió un bote a negociar la rendición con el propósito de ganar tiempo suficiente para sabotear el barco. Por

extraña coincidencia, el oficial seleccionado fue el teniente Canaris, quien durante la Segunda Guerra Mundial estaría al frente de la Abwehr, es decir, el servicio de inteligencia militar de la Alemania nazi. Luce, capitán del *Glasgow*, se negó a negociar, pero Canaris logró ganar el tiempo necesario para que la inundación y las cargas explosivas enviaran al *Dresden* al fondo del mar. Posteriormente, él y los sobrevivientes de su tripulación fueron puestos bajo custodia de la armada chilena.

La campaña alemana de cruceros en aguas remotas había terminado, o casi. El *Königsberg*, que nunca había pertenecido a la escuadra de cruceros del Asia oriental, sobreviviría hasta julio de 1915 escondido en el cenagoso delta del río Rufiji en África Oriental alemana, donde finalmente fue destruido por el fuego artillero de dos observadores de poco calado, el *Severn* y el *Mersey*, dirigidos por la aviación de reconocimiento; una fuerza que había sido enviada desde Inglaterra con grandes gastos y dificultades poco antes.

La campaña de cruceros nunca tuvo posibilidades de socavar el control británico de los mares, y tampoco perjudicó seriamente el comercio marítimo del país. El total de barcos hundidos por el *Emden* y el *Karlsrühe*, los más eficaces, fue de treinta y dos, con 143 630 toneladas brutas, frente a un total de diecinueve millones de toneladas de navegación británica que surcaban los mares. Dos de los cruceros mercantes alemanes armados, los barcos de pasajeros *Kronprinz Wilhelm* y *Prinz Eitel Friedrich* también habían obtenido buenos resultados con el hundimiento de 93 946 toneladas brutas. La escuadra de cruceros de Asia oriental no hundió propiamente ningún mercante.

No obstante, los cruceros alemanes habían causado una profunda inquietud en el Almirantazgo, obligándole a desviar un gran número de barcos de guerra a mares remotos, lejos de zonas cruciales de enfrentamiento naval, como el mar del Norte y el Mediterráneo. De la situación del 12 de noviembre, cuando el *Inflexible* y el *Invincible* navegaban al sur hacia las Malvinas, Winston Churchill lamentaba que «la presión sobre los recursos navales británicos en los mares distantes era extrema, un total de ciento dos barcos de todo tipo. Realmente, no teníamos otro navío al que recurrir». Cierto es que el total incluía muchas unidades

anteriores a la revolución naval que no estaban aptas para combatir en las aguas nacionales, pero había que añadir los barcos franceses y rusos; y en el caso del Pacífico, los barcos japoneses. Si se admite que la mayor cifra de cruceros alemanes destinados a aguas distantes fue de ocho, el resultado estratégico proporcional fue considerable.

Varios buques de guerra británicos y extranjeros fueron hundidos (*Monmouth, Good Hope, Zhemchug, Mousquet, Zelée*) y otros dañados. Los convoyes imperiales que transportaban tropas australianas, neozelandesas, indias y canadienses a Europa habían tenido que retrasar su salida, y muchos barcos británicos y neutrales amigos portadores de suministros esenciales habían quedado confinados en puerto por temor a ser capturados o hundidos en lugares tan distantes unos de otros como San Francisco, Rangún y Calcuta. No puede decirse que la guerra de cruceros, o *Kreuzerkrig*, fuera un fracaso.

Sin embargo, al final fracasó. El prestigio de la armada británica, lacerado por la batalla de Coronel, se había recuperado totalmente con su victoria en las islas Malvinas, mientras que el de la joven armada alemana, después del brillante episodio de Coronel y las deslumbrantes hazañas del *Emden*, se había derrumbado. La marina de guerra del káiser terminó en 1914 como había empezado: con una reputación por construir.

Pero, ¿cuáles fueron las razones del fracaso de la *Kreuzerkrig*? Una de las razones fue la persistente necesidad de carbón que limitaba la libertad de acción de los cruceros, y el lastre que significaban los buques carboneros acompañantes. No obstante, el *Emden se* había reabastecido solamente ocho veces y nunca se quedó sin suministros. De hecho, es posible que el verdadero problema de los capitanes alemanes fuera la escasez de municiones y no de carbón. Después de la batalla de Coronel, los arsenales de Von Spee estaban medio vacíos, e incluso si hubiera logrado escapar de las Malvinas, no habría tenido suficientes municiones para llegar a casa combatiendo contra barcos británicos en los accesos occidentales o el mar del Norte. Puede decirse que la incapacidad para posicionar barcos con suministros de municiones de la misma manera que se logró posicionar a los carboneros constituyó un error fundamental del alto mando naval alemán.

Pero en última instancia la guerra de cruceros fracasó porque los alemanes no lograron ocultar el movimiento de sus barcos. Se logró captar una cadena de pistas hacia su ubicación, a menudo con gran rapidez, a veces en tiempo real; información que los británicos hicieron circular de manera eficiente entre el Almirantazgo, los mandos locales y las unidades navales involucradas, a través de redes inalámbricas y cablegráficas por todo el mundo. Ningún retraso impidió la persecución, ni obligó a regresar a la base en busca de una pista perdida, como le ocurrió a Nelson después de su primera visita a Alejandría.

Hubo fracasos. Al comienzo, Von Spee ocultaba sus movimientos con gran habilidad manteniendo en silencio la radio y escuchando las transmisiones de los barcos aliados que no hacían lo mismo. El *Emden* mostró especial capacidad para evadir al *Hampshire* en el golfo de Bengala manteniéndose alejado de su señal de llamada (QDM), lo que fue posible atendiendo al debilitamiento de la señal y anticipándose a la detección de su rumbo, algo que la tecnología existente entonces no permitía aún. También fue muy hábil Von Spee en los días que precedieron al enfrentamiento en Coronel al utilizar un solo buque, el *Leipzig*, para transmitir y reenviar mensajes, lo que le permitió disfrazar el volumen de sus fuerzas[103].

Cradock no logró detectar los subterfugios. Por su parte, Von Müller propició su propia caída con la estúpida decisión de atacar las islas Cocos y Keeling, acción innecesaria que le llevó directamente al campo visual de la estación inalámbrica y provocó la transmisión del que bien pudiera considerarse primer fragmento de información en tiempo real de la era electrónica, «entrada de barco desconocido», que en menos de dos horas trajo al *Sydney* a puerto, con sus superiores cañones de 6 pulgadas.

También Cradock fue incauto en las etapas preliminares de la batalla de Coronel, pues sus señales entre barcos revelaron al enemigo la presencia de su escuadra, información amplificada por mensajes de agentes alemanes en tierra. Su falta de cautela la imitó luego con creces Von Spee, quien decidió confiar en inexactos informes que aseguraban que Puerto Stanley estaba vacío, y que con el único propósito de destruir su estación inalámbrica, que ni siquiera era tan importante, dirigió su escuadra a una posición dominada por los grandes cañones de los cruceros de combate británicos, llegados

subrepticiamente gracias a la escrupulosa observación del silencio de la radio, y de los que no pudo escapar debido a la menor velocidad y potencia de fuego de sus barcos.

Desde el punto de vista estratégico, la Primera Guerra Mundial, en tanto guerra naval, sería dominada por la nueva invención de las comunicaciones inalámbricas. Las batallas de Coronel y las Malvinas, a diferencia de cualquier otra de 1914-1918, se inscriben en un patrón emergente. Antes de 1914, las flotas en guerra procedían a buscarse unas a otras como lo habían hecho siempre, por avistamiento y a partir de señales visuales. Después de 1914, la inteligencia recogida por avistamiento podía ser transmitida a distancias infinitas y a la velocidad de la luz. Pasaría algún tiempo hasta que las armadas comprendieran y pusieran en práctica las posibilidades de la nueva tecnología. No obstante, esta había alterado para siempre la naturaleza de la guerra en el mar. Cradock y Von Spee fueron víctimas de su incapacidad para comprender el nuevo paradigma mientras que Sturdee quizá se benefició inmerecidamente. A menos de treinta años de su victoria, una nueva dimensión electrónica, la que ofrecería el radar, eliminaría casi la importancia del avistamiento. El mundo que Nelson conoció desaparecería para siempre.

V

CRETA: LA INFORMACIÓN PREVIA NO AYUDÓ

La guerra de las comunicaciones inalámbricas, que tuvo lugar en el lejano Atlántico y el Pacífico sur desde agosto hasta diciembre de 1914, constituyó el episodio de inteligencia más dramático de la Gran Guerra. Más tarde, historiadores del frente oriental propusieron la explicación de que la aplastante victoria alemana sobre los rusos en Tannenberg, este de Prusia, en 1914, fue consecuencia de la falta de rigor en las comunicaciones inalámbricas rusas; Rennenkampf y Samsonov, comandantes de los dos ejércitos invasores rusos, fueron acusados de transmitirse el uno al otro las posiciones que pretendían alcanzar al día siguiente *en clair*, es decir, en lenguaje llano, sin código ni cifrados. Sin embargo, investigaciones más minuciosas indican que los alemanes cometieron similares descuidos, y que la causa de ello en ambos ejércitos no fue la negligencia, sino la carencia de personal entrenado en la técnica del cifrado[104].

Se estima que la campaña de 1914 en Occidente no se vio afectada por errores atribuibles a la información, ya que fueron pocos los mensajes importantes enviados por vía inalámbrica. Los franceses utilizaron la torre de Eiffel de París como transmisor para saturar totalmente las comunicaciones inalámbricas alemanas, pero sin resultados discernibles. En los años siguientes de «guerra del éter», ni los mensajes inalámbricos ni la interferencia desempeñaron un papel significativo, porque el equipamiento disponible no se ajustaba a las condiciones de las trincheras, y la mayor parte de las comunicaciones estratégicas y tácticas se enviaban impresas y a mano, como era tradicional, o por teléfono o telégrafo. Se determinó que

cierto nivel de escucha era posible gracias a la errática conducción terrena, pero su utilización fue efímera y más bien táctica.

Más importante era la interceptación de las comunicaciones inalámbricas por parte de los buques de guerra, si bien tanto la Gran Flota británica como la Flota de Alta Mar alemana respetaron escrupulosamente el silencio de la radio. Los británicos, que se mantenían siempre alerta a cualquier aviso de que los alemanes «salían» al mar del Norte, recogían todos los mensajes posibles. Aunque, la única ocasión en que el conocimiento previo de la información pudo haber marcado la diferencia, la soberbia de la clase tradicional de oficiales de la Marina Real privó a la flota de tal ventaja. El 31 de mayo de 1916, el jefe de la División de Operaciones, contraalmirante Thomas Jackson, visitó la división de Inteligencia Naval en el Almirantazgo, conocida como OB 40 (Old Admiralty Building Room 40 [Sala 40 del antiguo edificio del Almirantazgo]), para conocer dónde ubicaban sus expertos en localización (especialidad que había mejorado desde 1914) la señal alemana DK, señal de llamada del buque insignia de la Flota de Alta Mar alemana. Allí se le dijo, acertadamente, que se encontraba en Wilhelmshaven; tras lo cual abandonó el lugar sin explicar las razones de su interés. Jackson era el tipo de oficial naval que no compartía sus ideas con el personal de inteligencia, compuesto por mortales inferiores tales como profesores de escuelas navales, lingüistas de las universidades y matemáticos, sin participación directa en el combate. Si hubiera explicado las razones por las que se interesaba en conocer la ubicación de la DK, le habrían dicho que para ocultar sus movimientos el buque insignia alemán había dejado su señal de llamada en casa antes de zarpar, y adoptado otra. Partiendo de su pregunta, medianamente inteligente, Jackson telegrafió a Jellicoe, comandante de la Gran Flota en Scapa Flow, asegurándole que la Flota de Alta Mar aún estaba en puerto. Al final, Jellicoe supo que los alemanes habían «salido» a través de Beatty, comandante de sus cruceros de combate, que había zarpado hacia el sur debido a otra información. En esos momentos, él mismo navegaba, pero a velocidad inferior de la deseada para ahorrar combustible, de manera que llegó con retraso hasta los barcos de guerra enemigos en las aguas de Jutlandia; con retraso para el combate, y demasiado tarde para cortarles la

retirada. La tendencia del almirante Jackson a recelar de los decodificadores privó a la Gran Flota de una buena oportunidad para hundir definitivamente a la armada alemana[105].

Jackson era muy arrogante. Siendo teniente de reserva de voluntarios de la armada británica, W. F. Clarke, perteneciente a la Sala 40, tomó nota de que «exhibía el máximo desprecio por nuestro trabajo. En el tiempo que pasé allí, solo entró a nuestra sala en dos o tres ocasiones, una de ellas para quejarse de que una de las cajas cerradas en la que se le enviaba la información le había provocado una herida en la mano, y otra cuando los alemanes establecieron un nuevo libro de códigos para decir: “Gracias a Dios no recibiré más esa condenada cosa”»[106]. Había muchos otros como Jackson, o quizá no tan malos, y tendría que pasar casi una generación para que los oficiales de operaciones empezaran a aceptar que la mayor parte de la información «sin procesar» tendría solo el valor de la interpretación que se hiciera de ella, con frecuencia a cargo de los oficiales de inteligencia que la recopilaban diariamente.

La Sala 40 también tenía sus admiradores, y no sin razón. Esta división empezó a suministrar información crucial casi desde el comienzo; incluso avisos anticipados de las incursiones contra poblaciones de la costa este inglesa como Scarborough, Hartlepool y Whitby, el 16 de diciembre de 1914[107]. De no haber sido por un error en la señalización con banderas cometido por un oficial de señales de Beatty (un error que se volvería a repetir en tres ocasiones ulteriores, con resultados desastrosos en el caso de Jutlandia), el ataque contra Scarborough podría haber concluido con la destrucción de la fuerza alemana de cruceros de combate[108]. La Sala 40 se había creado hacía poco tiempo, el 8 de noviembre, gracias a un logro imprevisto de la inteligencia. A fines de octubre, los rusos habían entregado a los británicos una copia del principal libro de códigos de la fuerza naval alemana (el SKM), así como una colección de mapas cuadriculados empleados para indicar zonas específicas del mar. El material se había tomado del *Magdeburg*, crucero ligero alemán perdido en el Báltico el 26 de agosto. Posteriormente, la Sala 40 entró en posesión del libro de códigos utilizado para las comunicaciones entre buques mercantes y navales alemanes (el HVB), encontrado en un vapor alemán confinado en Australia

en los primeros días de la guerra. Por último, obtuvo un libro de códigos utilizado por el alto mando alemán (el VB), supuestamente recuperado el 30 de noviembre en las redes de un palangrero británico en las costas de Holanda, en el lugar del hundimiento de cuatro torpederos alemanes el 17 de octubre[109].

Fue justamente con este material y con las interceptaciones recogidas por una cadena de estaciones costeras de escucha instaladas a toda prisa, que la Sala 40 inició sus labores, con la ayuda adicional de los alemanes, por el uso libérrimo de sus comunicaciones inalámbricas (a las que se vieron obligados a recurrir debido en parte a la extracción de sus cables oceánicos por el barco británico *Telconia* el 4 de agosto de 1914), pero sobre todo por la naturaleza de los medios empleados por los alemanes para camuflar sus señales.

La escritura secreta es de dos tipos, que los criptólogos definen como códigos y cifrados. El cifrado es un método que oculta el significado mediante la modificación de la forma del lenguaje, ya sea por «transposición» o por «sustitución». La técnica de la transposición, tan antigua que no hay registros de su origen, funciona cambiando el orden de las letras; el sistema más sencillo, conocido por cualquier escolar interesado en este tema, consiste en introducir un cambio en el alfabeto de manera que la A se convierta en B y la B en c, etcétera. Así la frase: «El gato se echó en la alfombra» se escribiría, «FM HBUP TF FDIP FÑ MB BMGPNCSB». Esta apariencia no debería confundir por mucho tiempo a un interceptor de mensajes; pero hay muchas formas de complicar un mensaje que emplea la técnica de la transposición. Una de las más sencillas es unir todas las letras para disfrazar la longitud de cada palabra (con lo que el cifrado anterior quedaría «FMHBUPTFF-DIPFÑMBBMGPNCSB»); pero la protección que ofrece es mínima. Otra, más sofisticada, consiste en cambiar dos, tres o diez letras en todo el alfabeto; aunque la transposición sea la base del cifrado, el análisis a partir de las inmutables leyes de la frecuencia permite al especialista descifrar el mensaje. La ley de la frecuencia revela que en inglés la letra que más se repite es la E, seguida de la A, y así con todas. Las tablas de frecuencia conocidas por todos los criptólogos ofrecen un método expedito para descifrar un texto. Desde luego, las frecuencias son diferentes en otros

idiomas: la z es poco frecuente en inglés pero muy común en polaco; con todo, dichas tablas son imbatibles.

Por supuesto, todo dependerá del nivel de complejidad utilizado. Los criptógrafos, es decir, las personas que redactan cifrados o códigos, han diseñado infinidad de complejidades. Quizá la más conocida y difícil sea la cuadrícula alfabética que dispone las veintiséis letras del alfabeto romano (reducidas a veinticinco con la combinación de las letras I y J) en un cuadrado de cinco letras de ancho por cinco de alto y enumera las columnas. Si la A es la primera letra en la esquina superior izquierda, se le da el número 11, y así sucesivamente hasta la Z, que sería el 55. En su versión más elaborada, conocida como Vigenère, el nombre de su inventor francés en el siglo XVI, el cuadrado es de veintiséis por veintiséis con lo que se crea un problema de frecuencias difícil, pero no insoluble (aunque durante mucho tiempo se pensó que lo era[110]).

Las complejidades pueden ser aún mayores, especialmente cuando en la transposición los criptógrafos emplean cifras en lugar de letras. En el siglo XVII se desarrolló una versión intermedia entre la transposición y la sustitución. Los principales criptógrafos del rey Luis XIV, Rossignol padre e hijo, convirtieron palabras completas en cifras matemáticas. Esta técnica tenía sus antecedentes en la numeración de dígrafos comunes en la lengua francesa como QU, OU, DE; pero el sistema Rossignol, conocido como «la Gran Cifra», superó a todos y solo se logró descifrar mucho después de que los mensaje escritos en él hubieran dejado de tener importancia, a finales del siglo XIX.

Sin embargo, ya para entonces los criptólogos estaban a punto de instituir un sistema de cifrado completamente nuevo, aplicando una total «sustitución» matemática. Este método parecía augurar una verdadera impenetrabilidad, ya que, mediante una simple operación de suma o resta, un mensaje numérico podía ser lo bastante variado como para derrotar en tiempo los esfuerzos de los criptoanalistas, mientras que el destinatario solo tendría que aplicar su «clave» para leerlo sin dificultad.

El problema eran las claves: garantizar que emisores y receptores tuvieran el mismo juego de claves sin que estas cayeran en manos del

enemigo. La solución más sencilla era que las claves estuvieran contenidas en un libro, lógicamente distribuido entre las partes que intercambiarían los mensajes. Los libros de códigos estuvieron muy de moda en el siglo XVIII, aunque solo fuese para camuflar las palabras más importantes de un mensaje (por ejemplo, los nombres propios de personas, lugares, barcos, etcétera), dejando el resto en lenguaje llano. El mayor Benjamin Tallmadge, jefe de los servicios de inteligencia de George Washington a partir de 1778, diseñó un libro de códigos partiendo del *Entick's Spelling Dictionary* [Diccionario ortográfico Entick], del cual tomó los términos más frecuentes y los colocó en orden alfabético o numérico, al tiempo que añadió al azar palabras que no estaban en su lista. Además, seleccionó dieciséis números para personas clave, y otros treinta y seis para ciudades o lugares. Tallmadge se guardó el original, envió una copia a la otra parte y la tercera se la dio a George Washington; sin embargo, no fue mucho lo que pudo ocultar de los británicos según nos muestra una carta del 15 de agosto de 1779: «Dqpeu [Jonas] beyocpu [Hawking] aceptan [cita] reunidos 723 [Culper Jun.] no lejos de 727 [Nueva York] y recibieron una 356 [carta]»[111].

Este ejemplo poco elaborado revela la principal debilidad de un libro de códigos: la posibilidad de reconstruir partes del libro recopilando las palabras utilizadas en otros mensajes interceptados; con suficiente material en la mano el enemigo podría reconstruir el libro completo.

Una protección aparente era eludir del todo el uso del alfabeto y emplear solo cifras individuales o grupo de cifras. A comienzos del siglo XIX, los británicos hacían justamente eso. En la última oración de un mensaje dirigido por William Drummond, emisario británico en Dinamarca, al secretario de Asuntos Exteriores lord Grenville en 1801, en vísperas de la batalla de Copenhague, podía leerse: «3749 2 253 529 2 360 1 268 2 201 3356», que significa: «El conde Bernstorft ni siquiera se esfuerza en ocultar su preocupación e inquietud»[112]. La protección no es tanta como parece: aunque el original no indica la extensión de la oración ni los grupos delatan la longitud de cada palabra, una acuciosa acumulación y observación de las repeticiones, combinada con un poco de especulación, permite reconstruir el libro de códigos y deducir los significados.

Del empleo del código de cifras a un sistema mucho más seguro no había más que un paso, y es lo que se conoce técnicamente como «sobrecifrado». Este método empleaba dos o más claves; es decir, el libro de códigos y un sistema de modificación de cifras, mediante suma o resta; y como los grupos de cifras así modificados no coincidían con los del libro ni se repetían, la recuperación del mensaje resultaba mucho más difícil. Aunque no imposible: había una lógica subyacente que aportaba la segunda clave y que era posible identificar mediante el análisis matemático. Durante la Primera Guerra Mundial, los telegramas diplomáticos de los alemanes solían estar sobrecifrados, pero extrañamente el más famoso de todos, el telegrama de Zimmermann, no lo estaba. Este mensaje fue descifrado por la Sala 40 y su contenido (que alentaba a México a atacar a Estados Unidos) impulsó al presidente Wilson a declarar la guerra a Alemania.

A comienzos del siglo XX se diseñaron muchos otros métodos para complicar la escritura secreta, buena parte de los cuales eran variaciones del cuadrado de Vigenère. El más ingenioso, inventado en 1918 por un oficial del ejército estadounidense, el mayor Joseph Mauborgne, llegó a ser conocido como la *one-time pad* [libreta desechable], y era realmente indescifrable. Se conformaba un cuadrado de Vigenère en dos copias, una para el emisor y otra para el receptor, que daba la clave del mensaje cifrado, y una vez utilizado por las dos partes se destruía. Este tipo de libreta protegía totalmente el mensaje, porque la coincidencia entre la cifra y el texto llano era completamente aleatoria, y como se destruía para evitar la repetición, impedía el análisis de frecuencia o cualquier otro método empleado por los criptoanalistas.

No obstante, el método de la «libreta desechable» adolecía de un defecto que prácticamente lo incapacitaba: para garantizar su utilidad era preciso distribuir e identificar gran cantidad de ellas, para que emisor y receptor supieran que estaban trabajando con el mismo documento; y no era fácil generar una gran cantidad de números aleatoriamente. Sucedía entonces que en los esfuerzos por lograrlo se establecían inadvertidamente patrones; y cuanto mayores eran la rapidez y el volumen de lo que se generaba, más evidentes se hacían los patrones; además de que la distribución a gran escala y en tiempo real planteaba insuperables

problemas de logística. Por lo tanto, cualquier solución plausible al problema de generar cifras aleatoriamente y distribuirlas sería, con toda probabilidad, recibida con entusiasmo en los ámbitos militares del mundo entero.

LA MÁQUINA ENIGMA

Enigma fue creada por el inventor alemán Arthur Scherbius, quien en 1918 había fundado una pequeña empresa de ingeniería para la producción y comercialización de invenciones. Una de las ideas que desarrolló fue la de una máquina capaz de cifrar y descifrar mensajes automáticamente. No se trataba de una idea nueva, ya que, desde hacía mucho tiempo existían versiones sencillas. Una de estas, inventada por Thomas Jefferson, erudito y tercer presidente de Estados Unidos, estaba compuesta por treinta y seis discos que giraban por separado alrededor de un eje; en los bordes exteriores de cada disco estaban grabadas las letras del alfabeto en secuencia aleatoria. El emisor cifraba su mensaje haciendo girar el disco para producir un texto llano (que, por supuesto, no podía tener más de treinta y seis letras, aunque sí menos). Luego, enviaba otra hilera de letras al receptor designado; quien a su vez hacía girar sus discos para responder al mensaje, que salía hecho un embrollo. Después examinaba las demás hileras de letras: una de ellas era el texto. La seguridad radicaba en la colocación de los discos en el eje en una secuencia diferente, pero preconcebida, y solo conocida por el emisor y el receptor. Si el orden de los discos no hubiera sido variable, los mensajes habrían sucumbido rápidamente al análisis de frecuencias; pero al poder adoptar treinta y seis órdenes diferentes, con un número de cuarenta y ocho dígitos (36 x 35 x 34 x 33…), los mensajes generados resultaban del todo irrecuperables en la era previa a los ordenadores[113]. En el periodo de 1910-1920 se hicieron esfuerzos por mecanizar el principio de la selección de los discos, pero sin éxito comercial. Tampoco lo tuvo, inicialmente, la máquina de discos de Scherbius cuando en 1923 se puso a la venta con el nombre comercial de Enigma. Sin embargo, a finales de la misma década, Scherbius logró despertar el interés de las fuerzas armadas alemanas, que adquirieron y

adaptaron diversos modelos de Enigma; hasta que en 1928 el ejército alemán comenzó a utilizarla para todas las comunicaciones secretas que podían ser interceptadas, es decir, los mensajes de radio. También se puso al servicio de la marina de guerra alemana.

Lo más atractivo de Enigma para las fuerzas armadas alemanas fue una característica única del sistema de Scherbius: el disco «reflector», que permitía a la máquina tanto cifrar como descifrar textos. Al introducir en una máquina Enigma un mensaje cifrado en otra máquina ajustada de la misma forma, esta devolvía automáticamente el texto descifrado. Posibilidad que eliminaba la necesidad de un proceso aparte de descifrado, una faena tediosa y prolongada. En este sentido, Enigma fue una precursora del concepto de máquina «en línea», si bien no era en absoluto un ordenador, sino un sistema de interruptores electromecánicos.

Enigma tenía otras características que la hacían atractiva para los servicios de señales del ejército: era compacta y fácilmente transportable. Exteriormente se parecía a una máquina de escribir de la época, con idéntico teclado; en su versión militar estaba ajustada originalmente en orden alfabético, en lugar del usual QWERTY, y tenía un fuerte embalaje portátil. El teclado carecía de números, porque estos debían ser deletreados, y normalmente se alimentaba con pilas secas.

Pero la principal virtud de Enigma radicaba en su capacidad para multiplicar las variantes de cifrado, de tal manera que descifrar sus mensajes en un lapso razonable planteaba un desafío mayúsculo a quien no fuera su destinatario específico. Los cálculos sobre cuánto llevaría a los matemáticos descifrar un mensaje codificado en Enigma son variados, pero los propios alemanes consideraban que miles o quizá millones de matemáticos trabajando sin dormir durante toda su vida no bastaría para descifrar un solo mensaje. Se suponía que Enigma había complicado la creación de la «clave», que es el alma de la escritura secreta, hasta más allá de la capacidad de la inteligencia humana para encontrar la solución.

El propósito de la clave es encubrir la frecuencia de las letras y multiplicar, hasta el infinito si fuera posible, el número de intentos matemáticos necesarios para crear una tabla de frecuencias. El cuadrado de Vigenère fue un método para alargar la clave; pero hay muchos otros,

incluido el empleo de un texto común, por ejemplo una palabra común a los dos usuarios. No obstante, hay un principio que permanece invariable: hacer la clave lo bastante larga como para dificultar el proceso matemático, pero sin volver demasiado engorrosa su decodificación. El misterio absoluto nunca podrá lograrse, salvo con la «libreta desechable»; toda clave tiene su lógica, y por tanto está al alcance de un análisis racional. El objetivo es sobrecargar la capacidad de la razón para impedir su triunfo en tiempo real, o en cualquier tiempo a escala humana.

Enigma parecía lograr precisamente eso. Su proceso mediante interruptores electromecánicos era totalmente lógico; pero a menos que se entendieran los pasos indispensables para su funcionamiento y se conocieran las bases sobre las que se asentaba el inicio del proceso, resultaba imposible desentrañar la fórmula de su codificación.

El inicio del proceso estaba separado de los pasos subsiguientes: lo primero era ilimitado, al menos en teoría, pues dependía de la decisión humana; mientras que los pasos subsiguientes eran intrínsecos de la máquina, variables aunque dentro de ciertos límites.

Las características exclusivas de Enigma le permitían producir cinco variables, la mayor parte dependiente de sus discos: 1) la conexión interna de los discos; 2) la selección de los discos; 3) la disposición de los discos seleccionados en orden, de derecha a izquierda; 4) la modificación de los bordes externos de los discos, y 5) el paso del «enchufe» de un disco a otro.

Cada disco de Enigma, todos desmontables, tenía dos caras con cincuenta y dos puntos de contacto por las letras del alfabeto; la cara derecha tenía veintiséis puntos de transmisión y la cara izquierda veintiséis puntos de recepción; en tanto que el interior del disco conectaba de manera secreta los puntos de transmisión y recepción.

Al oprimir la clavija en el teclado de la máquina de escribir, esta transmitía un impulso eléctrico a través del disco de la derecha (fijo) hasta la cara derecha del primer rotor, que mediante la conexión interna transformaba el impulso de A en B, por ejemplo, en la cara izquierda del disco siguiendo el curso del cable; los enemigos de Alemania esperaban algo mucho más sofisticado. El cordón derecho del segundo disco recogía el impulso y lo transmitía por la conexión interna a su cara izquierda; luego

el tercer rotor hacía lo mismo. Cuando el impulso salía del tercer rotor era recogido por el cuarto disco del reflector (fijo) y enviado de regreso por la misma ruta que lo había recibido; con una diferencia: el primer rotor devolvía una letra cada vez que se presionaba una tecla, y tenía una muesca para darle la vuelta al segundo rotor después de veintiséis golpes de tecla; y el segundo también tenía una muesca para darle la vuelta al tercero después de seiscientos setenta y seis (26 x 26) golpes de tecla; así que la ruta no era la misma, sino que, gracias a las conexiones internas de los rotores, cambiaba exponencialmente.

El destino final del impulso era una bombilla eléctrica, una por cada letra diferente del alfabeto, que al irse iluminando sucesivamente en la máquina receptora revelaba el texto en lenguaje llano. Pero antes de llegar a la bombilla, el impulso atravesaba otro proceso multiplicador; al final del viaje de regreso pasaba a un tablero de «enchufes» semejante al de un tablero telefónico manual, en el que enchufaban seis letras a otras seis (más adelante se aumentó el número de enchufes): por ejemplo, A a E y G a T, y así sucesivamente; los enchufes se modificaban según las instrucciones cursadas, primero cada mes, después cada semana, cada día, y finalmente dos veces al día.

De ahí la complejidad intrínseca de Enigma, multiplicada además por modificaciones humanas. En la versión original solo había tres rotores[114]. Parte del proceso establecido para el empleo de Enigma, en instrucciones que variaban frecuentemente, consistía en alterar el orden de ubicación de los rotores en sus ranuras. Por último, cada rotor tenía en su borde externo un anillo rotatorio, a menudo descrito como «cubierta sobre la rueda», que se movería hacia cualquiera de las veintiséis posiciones alfabéticas. Al instalar la máquina para su uso el operador movía el borde exterior a una posición establecida en las instrucciones. Por lo tanto, el número de variables al que debía enfrentarse un criptoanalista puede describirse de la siguiente manera:

Posiciones de los discos (tres discos): 26 x 26 x 26 = 17 576
Secuencias de los discos (ABC ACB BCA BAC CAB CBA) = 6
Conexiones en tablero de enchufe = más de cien mil millones

Total = diez billones[115]

Ese número no tiene en cuenta la rotación de los bordes externos sobre los tres discos, lo que lo multiplica por 17 576.

La tarea de un interceptor de textos cifrados por Enigma puede describirse de la siguiente forma: si hubiera logrado comprobar «una posición por minuto, habría necesitado un tiempo superior a la edad del universo para comprobarlas todas»[116]. Incluso si hubiera tenido una máquina Enigma, y por ello solo hubiera tenido que proceder a través de las posiciones iniciales de los discos (17 576) para ver si el cifrado arrojaba un texto llano, habría tenido que trabajar día y noche durante dos semanas para poder comprobar todas las posiciones, y esto concediéndole un minuto para cada una[117]. No es de extrañar que Scherbius anunciara su máquina atribuyéndole la capacidad de generar cifrados «impenetrables», y que los alemanes se lo creyeran.

LA PENETRACIÓN DEL SECRETO DE ENIGMA

Sin embargo, el secreto de Enigma llegó a ser penetrado, y no mucho después de que la máquina comenzara a utilizarse. La solución la encontraron criptoanalistas del ejército polaco (blanco del resentimiento de la Alemania de posguerra por su condición de defensor de las condiciones de Versalles), el cual se tomó un interés muy especial y necesario en las transmisiones de mensajes cifrados del ejército alemán. Lo que resulta extraordinario, y decididamente heroico desde el punto de vista intelectual, acerca de los esfuerzos polacos es que comenzaron planteándolo como un ejercicio de matemática pura. Tal como ha dicho Peter Calvocoressi, especialista del centro británico de criptoanálisis ubicado en Bletchley Park: «Se necesitan dos cosas para penetrar un cifrado [de máquina]: teoría matemática y componentes mecánicos»[118]. Al final, los polacos diseñaron toda una gama de componentes mecánicos (algunos de los cuales entregaron a los británicos, quienes copiaron unos e inventaron otros); pero su primera acción, que les permitió comprender la lógica de Enigma, fue una labor de puro razonamiento matemático; y como lo hicieron sin

ninguna máquina moderna de computación, sino únicamente a punta de lápiz, debe tenerse por uno de los ejercicios matemáticos más notables que registra la historia.

Para la realización de este trabajo, a finales de la década de 1920, el ejército polaco reclutó a un grupo de jóvenes matemáticos civiles de las facultades de matemáticas de la universidad, entre ellos Henryk Zygalski, Jerzy Rozycki y Marian Rejewski; este último resultó ser el más creativo. Rejewski, al igual que los demás, procedía del oeste, de lo que antes fue la Polonia alemana, y hablaba alemán con fluidez. En 1932, poco después que el 1 de junio el ejército alemán adoptara la máquina Enigma como su fundamental instrumento de cifrado, y después de su propio regreso tras concluir sus estudios de posgrado en Gotinga, Rejewski comenzó a trabajar en el cuartel general polaco en Varsovia analizando cifrados alemanes interceptados. Los polacos ya habían aprendido a penetrar los sobrecifrados alemanes. Pero desde 1928 habían sido superados por extraños mensajes evidentemente cifrados y probablemente producidos por un sistema mecánico, así que los jóvenes criptoanalistas se dieron a la tarea de penetrar sus secretos.

Lo que estaban interceptando los polacos eran grupos de cinco letras sin ninguna frecuencia. En términos técnicos, el propio mensaje era la clave, una clave continua que no se repetía sino a intervalos matemáticos muy largos (una vez en muchos millones de veces, como ya hemos visto); pero Rejewski sabía que necesariamente debía obedecer a una regla matemática, por lo que se dispuso a construir las bases matemáticas del cifrado.

Ahora sabemos que los mensajes que se le dieron fueron producidos de la siguiente manera: después de instalar su máquina siguiendo las instrucciones escritas que establecían el orden del disco (o rotor), la posición del borde y el enchufe, el operador elegía su propia posición preliminar para el rotor y mecanografiaba un grupo de tres letras que después repetía. Esta era una orientación para que el receptor supiera cómo instalar su propia máquina para esa transmisión específica (y de hecho revelaría pistas de gran utilidad para la decodificación, especialmente en Bletchley Park). Después mecanografiaba el mensaje con su mano izquierda, mientras con la derecha escribía las letras conforme se iban

iluminando en el tablero. El próximo paso era pasar lo escrito a un operador de radio que lo transmitía a la estación receptora. Fue justamente este proceso el que le negó a Enigma la condición de sistema conectado, pese a que hubiera sido fácil lograrlo de haber estado enlazada directamente con un transmisor. En el otro extremo, el receptor mecanografiaba las letras que recibía y registraba las que se iluminaban en su pizarra, que revelaban el texto ya descifrado.

Rejewski tenía únicamente el cifrado; pero casi de inmediato se percató de que las tres primeras letras estaban separadas del cuerpo del mensaje, y que el segundo grupo de tres letras era una codificación de las tres primeras. En resumen, estos dos grupos de tres letras proporcionaron una clave para un código mucho mayor, que era el mensaje propiamente dicho. Si se lograba descifrar los dos grupos preliminares de tres letras cada uno, se lograría obtener dos resultados: primero, la reconstrucción de la electromecánica de Enigma, al menos en parte; y segundo, la decodificación de algunos mensajes interceptados.

Rejewski elaboró un conjunto de ecuaciones que le permitirían asignar valores matemáticos a las primeras seis letras cifradas. Fue capaz de deducir que en los grupos, digamos, ABC seguido por DEE, D sería un código para A (a través de la combinación o permutación electromecánica), E sería un código para B, y F lo sería para C. El siguiente paso fue designar las permutaciones generadas por el primer disco (fijo) como S, las generadas por los rotores como L, M, N, Y la producida por el reflector como R. A partir de este presupuesto elaboró tres ecuaciones, la primera de ella expresada como:

$$AD = SPNP^{-1}\ MLRL^{-1}\ M^{-1}\ PN^{-1}\ p^{-3}\ NP^{-}\ MLRL^{-1}\ M^{-1}\ P\ N^{-1}\ P^{-}\ S^{-1}$$

Las otras dos eran igualmente complejas. Sobre ellas escribió: «La primera parte de nuestra tarea [fue] esencialmente resolver este conjunto de ecuaciones en que solo conocemos la parte izquierda, y de la derecha únicamente la permutación P y su potencia, mientras que desconocemos las permutaciones S, L, M, N y R. De esta manera, el conjunto es ciertamente insoluble»[119]. Y continúa escribiendo Rejewski: «Por tanto, debemos

tratar de simplificarla. El primer paso es puramente formal y consiste en sustituir el producto repetido $MLRL^{-1}$? JVL^{-1} [...] solo por la letra Q. De esta manera, hemos reducido provisionalmente el número de incógnitas a tres, a saber, S, N, Q».

A quienes no sean matemáticos les resultará imposible seguir las siguientes páginas de ecuaciones de Rejewski, que concluyen como sigue: «El método descrito arriba para [la recuperación de] N podría aplicarse por turnos a cada rotor y de esta forma se podría reconstruir toda la estructura interna de Enigma»[120].

Ese fue el triunfo polaco: la penetración del secreto de Enigma mediante un puro razonamiento matemático. En la década de 1930, los polacos se las arreglaron para mantenerse por delante de las sucesivas mejoras introducidas por los alemanes en Enigma, tanto electromecánicas como de procedimiento, y lograron imitarla. También a medida que se fue haciendo más difícil descifrar sus transmisiones diseñaron un dispositivo electromecánico (la «bomba», así llamado aparentemente por su tic-tac, que remedaba el de una máquina infernal), que ponía a prueba soluciones de cifrados con mayor rapidez de lo que se podía hacer por otros métodos más rudimentarios. Compartieron sus conocimientos con el servicio francés de criptoanálisis, ya que Francia era el principal aliado de Polonia. Los propios franceses estaban adquiriendo documentos, a través de un informante alemán sobornado conocido como Asché (pronunciación francesa de las iniciales de su pseudónimo *he*), donde se revelaban muchos secretos sobre el funcionamiento de Enigma; al parecer Asché, hermano de un general, fue desenmascarado y fusilado por traición en 1943[121]. Lo cierto es que, en la década de 1930, polacos y franceses trabajaron estrechamente unidos en los cifrados alemanes. Después, los franceses también colaboraron con la Escuela de Códigos y Cifrados del gobierno británico [GCCS, según las siglas inglesas] ubicada en Bletchley Park. Entre el 24 y 25 de julio de 1939, en vísperas de la invasión de Polonia por Alemania, oficiales franceses y británicos visitaron Varsovia, donde los polacos les entregaron modelos reconstruidos de la máquina Enigma.

DESCIFRANDO OTRA VEZ A ENIGMA

Para entonces, los polacos ya no podían leer los mensajes de Enigma interceptados, debido a complicaciones mecánicas (especialmente la introducción de dos discos adicionales, que incrementaron las posibilidades de ordenación de los discos de seis a sesenta) y a cambios de procedimiento. No obstante, lograron entregar a los británicos máquinas reconstruidas que reproducían la conexión interna de los discos, que para su enfado y consternación era estúpidamente sencilla: A conectada con B, y así sucesivamente. Además, presentaron a los británicos la idea (que ya se les había ocurrido antes a estos) de someter los mensajes interceptados a tratamiento mediante hojas perforadas. A partir de su comprensión teórica del funcionamiento de Enigma, Rejewski, quien era un matemático puro con sentido práctico, había colegido que se repetirían las permutaciones y que sería posible identificarlas representando las letras cifradas como perforaciones en grandes hojas de papel. Con una buena cantidad de mensajes interceptados y hojas de papel superpuestas, su disposición sobre una mesa iluminada revelaría las repeticiones, cuando se produjeran, dejando pasar la luz a través de las perforaciones. Las repeticiones respaldaron la disposición de los discos, aunque no la demostraran; para lograrlo sería preciso continuar trabajando en ello.

La operación británica de decodificación, aunque llegó a ser mayor que la polaca, se realizó en general con un método diferente: por utilizar la distinción hecha por Calvocoressi, digamos que se apoyó más en los componentes mecánicos que en la teoría matemática; pese a que en Bletchley trabajaban muchos matemáticos, y el proyecto había despegado gracias al esfuerzo de los matemáticos polacos. Gordon Welchman, uno de los más brillantes matemáticos de Bletchley, que llegó a este centro procedente de una beca de investigación en Cambridge al comienzo de la guerra, definió cuatro periodos en la primera parte de su historia: 1) el preparatorio, que concluyó con la producción de conjuntos completos de hojas perforadas a principios de 1940; 2) el periodo de la dependencia de las hojas, que culminó el 10 de mayo de 1940, cuando los alemanes dejaron

de cifrar el segundo grupo de tres letras que comunicaba la ubicación; 3) un periodo ulterior en que los criptoanalistas dependieron en buena medida de los descuidos de los operadores alemanes con los procedimientos; y 4) desde septiembre de 1940, en que Bletchley empezó a adquirir sus propios dispositivos «bomba» similares en principio a los diseñados por los polacos en la década de 1930[122].

Welchman divide el desarrollo de su propio pensamiento acerca de cómo descifrar los mensajes de Enigma en diez pasos recorridos a lo largo de varios meses. Oficialmente, Enigma no era asunto suyo, ya que le habían asignado el estudio de las señales alemanas de llamada por radio. Este trabajo era necesario, pero de rutina, y la aguda mente matemática de Welchman empezó, casi involuntariamente, a pensar en los grupos de letras que aparecían en los mensajes interceptados que le entregaban. Los primeros tres pasos que describe se refieren a la especulación acerca de si los dos grupos de tres letras de los preliminares siempre contenían pares de cifras de la misma letra pero separadas por tres posiciones (al darle la vuelta al rotor). Cuando se convenció de que era así, pasó a calcular las probabilidades de la frecuencia con que aparecían letras emparejadas, determinando un número que consideró manejable (paso 4). Su siguiente conclusión fue que la Enigma de los militares alemanes era mucho menos compleja de lo que pensaban los británicos, porque en la práctica el tablero de enchufe no aumentaba el número de permutaciones a comprobar. «¡Con el orden de tan solo 60 ruedas [rotores] y 17 576 posiciones de anillos [bordes exteriores] de que preocuparse, hemos reducido las posibilidades a un millón. De hecho, hemos reducido las probabilidades en nuestra contra en el orden de unos doscientos billones. Este era el paso número 5 y un gran adelanto!»[123]. El paso número 6 era otro cálculo de probabilidades, mientras que el número 7 consistía en su percepción independiente de cómo las hojas perforadas podían descartar muchas posibilidades estériles. Los pasos 8, 9 y 10 le permitieron ver las razones por las que se debía utilizar las hojas: «Si pudiéramos encontrar doce hembras [parejas útiles] en la clave Rojo (guerra) y Azul (entrenamiento) para un día específico, podríamos confiar en descubrir esa clave tras un promedio de 780 cotejos [operación de colocar las hojas perforadas sobre una mesa iluminada] […]

así que con mucho entusiasmo corrí a contárselo a […] Dilly. Dilly se puso furioso»[124].

Dilly Knox, hijo del obispo de Manchester y hermano de E. V. (Evoë), editor del *Punch*, y de Ronnie, famoso sacerdote católico romano converso, había estudiado en el King's College, en Cambridge, era veterano de la Sala 40, y había pasado el resto de su vida trabajando como criptoanalista para el gobierno. En agosto de 1939, cuando se creó la Escuela de Códigos y Cifrados de Bletchley Park, fue nombrado asistente principal del comandante Alastair Denniston, otro veterano de la Sala 40 que ahora dirigía la GCCS[125]; pero al ser un hombre excéntrico y solitario, no se avenía con aquella tarea. Knox pertenecía a una época anterior de la decodificación en que los misterios se resolvían a golpe de inspiración y no con análisis rigurosos; y según palabras de Welchman, no tenía aptitudes para la organización ni para la técnica. Había probado suerte con Enigma y decidido que «sencillamente era necesario resolver demasiados factores desconocidos simultáneamente. Aunque Knox había dado con un procedimiento matemático para la recuperación de los posicionamientos diarios, para aplicarlo era necesario conocer con anterioridad las conexiones internas del rotor, y al parecer no había forma de aislar esa parte de la ecuación»[126]. En resumen, Rejewski había logrado lo que no pudo lograr Knox; este simplemente no era tan buen matemático. No es de extrañar que montara en cólera, pese a su temperamento introvertido, cuando su talentoso subordinado, el joven Welchman, afirmó que vislumbraba una manera de abrirse paso a través de aquel embrollo que a él lo había superado.

Si hubiera sido fácil apartar a Welchman, ahí se habría terminado todo, Enigma se habría mantenido inaccesible durante algunos meses más, y las batallas de Inglaterra y del Atlántico habrían resultado mucho más mortíferas.

Por fortuna, Welchman no era el tipo de persona que se desanimaba; así que, aunque le dijeron que regresara a su trabajo de compilación de señales de llamadas, él se dirigió al vicedirector, comandante Edward Travis, y sensatamente no se limitó a quejarse, sino que presentó un plan de organización y acción. Welchman había descubierto la primera regla para

ganar una batalla burocrática: presentar un plan alternativo. Manifestó su temor de que cuando arreciara la guerra de las falsificaciones, Bletchley se ahogaría en una enorme cantidad de tráfico de radio de máxima importancia que no tendría capacidad de leer, y para enfrentarse a esta situación abrumadora propuso dividir el creciente número de trabajadores de Bletchley Park en cinco secciones capaces de cubrir por turnos las veinticuatro horas del día: una sala de Registros para realizar el análisis del tráfico de mensajes; una sala de Control de Interceptación para dirigir a las estaciones de escucha hacia los más prometedores emisores de mensajes; una sala de Máquinas para coordinar el trabajo de las dos anteriores; una sala de Almacenaje, subordinada a la sala de Máquinas; y una sala de Decodificación para trabajar con aquellos mensajes susceptibles de ser descifrados. Welchman propuso además aumentar el número de centros de escucha; añadiendo uno operado por la fuerza aérea dedicado a escuchar los mensajes de la Luftwaffe. Lo cierto es que el principal centro de escucha, ubicado en un viejo fortín en Chatham, era muy eficiente, pero lo manejaba el ejército[127].

Travis no solo aceptó el plan de Welchman, sino que persuadió a Denniston para ponerlo en práctica de manera que, justo a tiempo, cuando se desató la tormenta el 10 de mayo de 1940, Bletchley funcionaba ya con efectividad. Hubo otro acontecimiento fortuito. Bletchley, que ya conocía la existencia del dispositivo «bomba» de los polacos, adquirió entonces su propio dispositivo electromecánico. El diseño original fue de Alan Turing, otro talento matemático de Cambridge reclutado al mismo tiempo que Welchman, aunque intelectualmente superior a este. En realidad, era uno de los matemáticos más prominentes del mundo, el mismo que como investigador visitante en Princeton, en 1936, había elaborado la teoría del ordenador digital, una máquina calculadora universal que aún no existía; los ordenadores tienen el nombre alternativo de «máquinas de Turing»[128]. El diseño del dispositivo electromecánico de Turing, conocido como «bomba», lo estaba desarrollando la Compañía Británica de Máquinas Tabuladoras, cuyos productos eran sobre todo dispositivos de tarjetas perforadas. El dispositivo de Turing era electromecánico, mucho más veloz y poderoso; pero Welchman propuso una modificación en el diseño que permitía

descartar mucho más rápidamente posiciones de Enigma posibles pero erradas.

Desde luego, los dispositivos «bomba» no podían comprobar todas las posiciones posibles de Enigma; esto habría requerido la velocidad de cálculo de un superordenador moderno. Pero Welchman, al igual que Turing y otros, se había percatado de que fragmentos de muchos mensajes de Enigma interceptados eran formales y repetidos: por ejemplo, el nombre completo y grado del destinatario, o la sección del Estado Mayor donde se originaban. Estos podían adivinarse y se los llamó *cribs* [chuletas], término empleado en las escuelas públicas inglesas para denominar una guía fraudulenta para una traducción de griego o latín. El empleo de las «bombas» partía de adivinar una chuleta y comprobar la sustitución de letras mediante un proceso matemático repetitivo dentro del ciclo de 17 576 posiciones en que podían colocarse los rotores. Resultaron de gran utilidad.

Sin embargo, el método de la chuleta no habría funcionado si los operadores alemanes, por descuido, desidia o error, no hubieran revelado pistas de las posiciones. En opinión de Welchman: «De haberse empleado siempre adecuadamente, Enigma habría resultado inexpugnable»[129]. La máquina fue utilizada de manera adecuada por los operadores de varias ramas de las fuerzas armadas alemanas y el gobierno. De hecho, tres claves navales de Enigma, incluida la importantísima llamada Barracuda en Bletchley, nunca fueron descifradas; Pink [Rosa], la clave de alto nivel de la Luftwaffe, solo pudo ser descifrada un año después de que se estuviera empleando, y en lo sucesivo apenas en contadas ocasiones; Green [Verde], la clave de la administración nacional del ejército alemán, solo se pudo descifrar en trece ocasiones durante la guerra, y esto con la ayuda de algún prisionero («tal era la seguridad de Enigma cuando se la empleaba adecuadamente»); Shark [Tiburón], la clave de los submarinos alemanes en el Atlántico, resultó impenetrable entre febrero y diciembre de 1942, etapa crucial en la batalla del Atlántico; la clave de la Gestapo, utilizada desde 1939 hasta 1945, nunca fue descifrada[130].

El patrón de decodificación no fue casual. Es lógico que la Gestapo se tomara especial cuidado; también el ejército y la armada alemanes, que tenían secciones de señales bien establecidas, y recurrieron a operadores

experimentados y bien entrenados. Evidentemente, la debilidad estaba en la Luftwaffe, un servicio nuevo fundado en 1935, cuyos operadores probablemente fueran más jóvenes y menos experimentados. La clave de la Luftwaffe fue la primera descifrada por Bletchley, que en adelante decodificó casi todas las claves interceptadas de esta rama, a veces incluso el mismo día en que se las identificaba.

Bletchey bautizó dos tipos de errores de los operadores alemanes (ambos producto de la pereza) como *Herivel tip* [la pista de Herivel] y *Sillies* [tonterías]. La pista de John Herivel era el resultado de una intuición brillante. Herivel adivinó que después de poner en posición los bordes de los rotores, el operador los colocaría en sus ranuras con las letras seleccionadas en la parte superior. Entonces, estas podían ser las primeras tres letras del cifrado, con lo cual revelarían la posición del rotor, que en los primeros años de la guerra solía permanecer invariable durante todo el día. Con frecuencia «la pista de Herivel» arrojaba un resultado que abreviaba mucho la decodificación[131].

Las «tonterías» eran otra forma de pereza a que la ordenación del teclado invitaba a los operadores descuidados. Ante la necesidad de seleccionar tres letras para el primer grupo, en lugar de teclearlas al azar, el operario deslizaba su dedo hacia abajo en diagonal y luego la diagonal alternativa en un teclado QWERTZ (última ordenación alemana) con lo cual producía las letras QAY y WSX; y como hacer esto era una tontería, la chuleta resultante fue bautizada así por los criptoanalistas de Bletchley. Otra tontería consistía en emplear el nombre abreviado de muchachas alemanas, quizá de la propia novia del operador, EVA O KAT. Algunas de estas tonterías, fruto de la pereza, eran realmente elementales, ABC o DDD. Su utilización fue prohibida de inmediato por el alto mando; pero mientras duró, este mal hábito permitió un buen número de decodificaciones.

La primera clave de Enigma penetrada por Bletchley fue la Rojo, así llamada porque Welchman utilizaba un lápiz rojo para distinguirla de otras cuando trabajaba en la identificación de señales, misión asignada a él al principio. La clave general de la Luftwaffe fue decodificada por primera vez el 6 de enero de 1940, cinco meses antes del comienzo de la batalla de Francia, y continuó siéndolo en adelante hasta el final de la guerra; muy

pronto en el mismo día y después en tiempo real, es decir, tan pronto como era descifrada por sus receptores alemanes[132]. Los mensajes en clave Rojo interceptados y decodificados fueron de vital importancia durante la batalla de Inglaterra y el bombardeo aéreo. En las estaciones de escucha británicas los operadores se esforzaban frente a la estática y la interferencia, pese a lo cual a menudo se veían obligados a informar sobre fragmentos inaudibles o indescifrables, puesto que las letras del código Morse internacional se confundían fácilmente entre sí, especialmente la u y la v (punto punto raya y punto punto punto raya) que se repiten con frecuencia en el idioma alemán; pero al final lograban captar transmisiones procedentes de lugares tan distantes como Rusia y el norte de África, si bien las señales se debilitaban a medida que el avance de las fuerzas armadas alemanas, la Wehrmacht, ponía más distancia de por medio. En abril de 1941, las estaciones de escucha luchaban por captar débiles transmisiones en Morse procedentes de Grecia.

LA INVASIÓN AÉREA ALEMANA DE CRETA

Inicialmente, Hitler no tenía intención de invadir Grecia. Después de su gran victoria en el oeste, y tras la negativa de los británicos a rendirse y firmar el armisticio, su proyecto era invadir Rusia, un plan concebido desde hacía tiempo. Pero antes de dar este golpe (conocido como «operación Barbarroja»), consideró necesario trabajar en el terreno diplomático para persuadir o coaccionar a los vecinos europeos del sudeste de la Unión Soviética (Hungría, Rumanía, Bulgaria y Yugoslavia) de que se sumaran a la alianza del Pacto Tripartito. En esos momentos ya controlaba la mayor parte de las fronteras rusas, puesto que, después de la incorporación de Austria al Reich en 1938, había ocupado Checoslovaquia en el mismo año, y conquistado Polonia en 1939. Hungría, Rumanía y Bulgaria se adhirieron fácilmente al pacto; Bulgaria había sido aliada de Alemania, Hungría había formado parte del Imperio austrohúngaro, y Rumanía temía el poder ruso. Yugoslavia fue más difícil, pues aunque el príncipe regente Pablo aceptó firmarlo, el día siguiente a su adhesión oficiales patriotas orquestaron un golpe de estado y revocaron el tratado. Enfurecido por esta acción, Hitler

desvió de inmediato las tropas que en ese momento se desplegaban para participar en la operación Barbarroja y el 6 de abril, nueve días después del golpe, invadió Yugoslavia desde Austria, Hungría, Rumanía y Bulgaria. Además, desde Bulgaria lanzó una invasión simultánea contra Grecia, país que se mantenía resueltamente opuesto al nazismo y que ya había permitido a Gran Bretaña posicionar fuerzas en su territorio.

De inmediato, Churchill envió tropas procedentes del norte de África, adonde Hitler ya había enviado a Rommel junto a la avanzada de lo que sería el Africa Korps, para apuntalar a sus debilitados aliados italianos en Libia. La fuerza expedicionaria británica chocó con los invasores alemanes en el norte de Grecia, en la frontera con Bulgaria, pero fue rápidamente empujada hacia el sur; al mismo tiempo que el ejército griego se retiraba también rumbo sur por su flanco occidental. El 26 de abril, la fuerza británica que aún combatía fue obligada a abandonar el sur de Grecia, dejando tras de sí la mayor parte de sus equipos pesados. Algunas de estas fuerzas fueron evacuadas directamente al norte de África, mientras que otras, incluido un gran número de efectivos australianos y neozelandeses, fueron trasladadas a la isla griega de Creta, donde Gran Bretaña había establecido una base.

Creta, la cuarta isla en tamaño del Mediterráneo, cierra la salida sur desde el mar Egeo, con sus numerosos archipiélagos de islas más pequeñas. Su pueblo es famoso por su tradición guerrera. Los cretenses fueron los últimos griegos en liberarse del dominio turco, y entre sus compatriotas son bien conocidos por su aptitud para el combate y su indomable espíritu de independencia. En 1940, la 5.ª división cretense había partido a tierra firme a combatir contra los italianos, a quienes Mussolini, imprudentemente, había comprometido en la invasión de Grecia desde el recién conquistado territorio de Albania. Los italianos fueron derrotados y rechazados. Pero en abril de 1941, la división cretense se encontraba lejos, en la frontera norte de Grecia, habiendo dejado la patria indefensa, excepto por una desorganizada agrupación de efectivos británicos, australianos y neozelandeses, llegados del norte de África o escapados de la debacle de la intervención británica en tierra firme griega.

Hitler pudo haberse despreocupado de Creta, pues no era esencial para su estrategia contra la Unión Soviética o el norte de África. Por otro lado, la isla dominaba las rutas marítimas del Mediterráneo oriental y por ello era importante para los británicos, que pretendían mantenerse allí. Hitler, a quien no le gustaban las estrategias secundarias, considerándolas con toda razón un desperdicio de fuerzas, mucho más cuando estaba a punto de invadir la Unión Soviética, se había opuesto antes a la idea de Göring de que la ocupación de Creta, conjuntamente con Chipre y Malta, allanaría el camino hacia Oriente Próximo y Oriente Medio. Pero Göring insistió, y finalmente Hitler accedió; en parte probablemente por el deseo de compensar a su comandante de la fuerza aérea por el papel secundario que debería desempeñar la Luftwaffe en la operación Barbarroja. A Göring, por su parte, le interesaba más la participación táctica que el resultado estratégico; él disponía de toda una división de paracaidistas que todavía no había participado en ninguna operación independiente y anhelaba demostrar lo que era capaz de hacer.

La creación de la 7.ª división de paracaidistas había sido tortuosa. Cuando en 1935, las unidades militarizadas de la policía alemana fueron incorporadas al ejército para aumentar el número de sus efectivos, Göring, ministro presidente de Prusia, pudo retener bajo su control un regimiento de la Landespolizei prusiana que él incorporó a la Luftwaffe como regimiento Hermann Göring, embrión de lo que sería en la Segunda Guerra Mundial la formidable división Panzer [blindada] de Hermann Göring[133]. En 1936, parte del regimiento fue separado para recibir entrenamiento en paracaidismo, siguiendo el patrón del Ejército Rojo. Simultáneamente, también el ejército creó un batallón de paracaidistas, y aunque ninguno de los dos sobresalió individualmente, se consideró que podían ser útiles cuando, en 1938, Hitler decidió que atacaría Checoslovaquia si no lograba concesiones de Francia y Gran Bretaña. Francia y Gran Bretaña cedieron a las presiones, pero ya entonces existía la idea de formar toda una división de paracaidistas para utilizarla en operaciones especiales. El mando de esta división se le entregó al general Kurt Student, combatiente de la Primera Guerra Mundial, que demostró notable pericia y elevó de manera rápida el nivel de eficiencia de estas tropas. En abril de 1940, unidades de esta

división participaron en las invasiones de Dinamarca y Noruega, y en mayo en las de Bélgica y Holanda.

En Bélgica, los efectivos de la división especializados en planeadores lograron un éxito espectacular con la ocupación, casi sin pérdidas, del fuerte de Eben Emael, que protegía un puente de importancia clave sobre el río Meuse. En Holanda las cosas no fueron tan bien. En Rotterdam y Dordrecht, los paracaidistas ocuparon y mantuvieron bajo control dos puentes de vital importancia; pero en La Haya, tanto los paracaidistas como las tropas transportadas hasta allí en aviones sufrieron grandes pérdidas sobre el terreno, que entre los oficiales ascendieron al cuarenta por ciento y entre los soldados al veintiocho, al tiempo que pasaron de los dos tercios entre las aeronaves participantes. Aunque la resistencia holandesa fue eliminada rápidamente, el revés sufrido por las tropas aerotransportadas constituía un aviso de que el nuevo método de hacer la guerra estaba preñado de peligros.

Pero el aviso pasó inadvertido. El 24 de abril de 1941, Hitler emitió la directriz núm. 28 del Führer donde se describían los objetivos y propósitos de la operación Mercurio. En su primera parte la directriz decía: «Como base para la guerra aérea contra Gran Bretaña en el Mediterráneo oriental, necesitamos prepararnos para *ocupar la isla de Creta* […] el mando de esta operación se encomienda al comandante en jefe de la fuerza aérea, quien para el cumplimiento de su misión utilizará fundamentalmente las fuerzas aerotransportadas y las fuerzas aéreas estacionadas en la zona del Mediterráneo. *El ejército* […] tendrá disponibles en Grecia los refuerzos que convenga […] que podrán ser trasladados a Creta por mar»[134].

Originalmente, Hitler había dicho que si lo que se pretendía era darle una misión a las tropas aerotransportadas (ya el ejército había entrenado a su 22.ª división para el desembarco aéreo), el objetivo debía ser la isla de Malta. Este plan era muy superior al descrito en la directriz 28, pero Student y, más importante aún, el general Jodl, jefe de operaciones de Hitler, se oponían con el argumento de que el tamaño limitado y la forma compacta de Malta permitirían a los defensores británicos concentrarse rápidamente y combatir de manera decisiva a los invasores llegados por vía aérea; y que, en cambio, la forma alargada y estrecha de Creta, a su juicio, obligaría a los

defensores a dispersarse y malgastar esfuerzos, lo que ayudaría a la victoria de la acción ofensiva. Hitler estuvo de acuerdo, así que, una vez emitida la directriz 28, la suerte estaba echada.

Durante los primeros días de mayo, la 7.ª división de paracaidistas (formalmente perteneciente a la fuerza aérea, Flieger) abandonó su zona de entrenamiento en el norte de Alemania y comenzó su traslado por tren hasta el sur de Grecia, en un viaje de trece días. Una parte de la división, el 2.º regimiento, había ido a Bulgaria el 26 de marzo donde participó en la ocupación del canal de Corinto. La división tenía una organización poco común. Sus tres regimientos de paracaidistas estaban conformados, como era normal, por tres batallones, pero pequeños, de solo quinientos cincuenta hombres cada uno; según la costumbre alemana, tenía también un batallón de ingeniería entrenado para combatir como infantería. Sin embargo, la división tenía además un cuarto regimiento de asalto, *Sturm*, formado por cuatro batallones de tropas entrenadas para aterrizar en planeadores para la consumación del asalto. En cambio, carecía de artillería y contaba con limitados servicios de apoyo. Los paracaidistas, trasladados en grupos de trece hombres en lentos pero estables aviones Junkers 52, se lanzaban desde poca altura (unos ciento veintidós metros) en paracaídas que se abrían automáticamente, llevando consigo solamente una pistola, en tanto sus fusiles y ametralladoras eran lanzados por separado en contenedores que debían recuperar posteriormente. Las tropas llevadas en planeadores portaban sus fusiles y armas pesadas, pero se arriesgaban a un aterrizaje difícil en un terreno no preparado para ello[135].

En apoyo de la 7.ª división iba la 5.ª división de montaña, seleccionada para reemplazar a la 22.ª división de desembarco aéreo, que se había decidido mantener en Rumanía para utilizarla en la operación Barbarroja. La 5.ª división de montaña, que sufrió muchas bajas en Grecia, había sido reforzada con el 141.º regimiento de montaña, perteneciente a la 6.ª división. Todos los efectivos de los 85.º, 95.º y 100.º regimientos de montaña eran considerados tropas élite, provenientes del ejército austríaco e incorporados a las fuerzas armadas alemanas en el momento de la anexión de 1938. Dos de los soldados del 100.º regimiento, Kurz y Hinterstoisser (de los alpinistas Hinterstoisser) habían perecido en el fallido pero famoso

intento por escalar la cara norte del Eiger ese mismo año. Según el plan, la división de montaña debía seguir a las tropas de planeadores y paracaidistas con un aterrizaje forzoso de los aviones Junkers 52 en los aeródromos de Creta, después de su ocupación por los paracaidistas.

Los defensores británicos de Creta, cuyos escoltas habían llegado mucho antes del envío de las tropas terrestres a tierra firme en abril, se percataron de inmediato del peligro de un desembarco alemán de tropas aerotransportadas. El brigadier Tidbury, al mando de las tropas británicas en Creta desde su designación el 3 de noviembre de 1940, tenía identificadas desde diciembre[136] las cuatro zonas que los alemanes podrían utilizar en mayo para lanzar paracaidistas: las de los alrededores de los tres pequeños campos de aviación de Máleme, Rétino y Heraklión y la de la estrecha llanura costera del norte próxima a Canea. La geografía de Creta limitaba cualquier operación militar al norte de la isla. Con doscientos cincuenta y seis kilómetros de longitud, de este a oeste, y sesenta y cuatro kilómetros en su parte más ancha, sus montañas de empinadas crestas atravesadas por abruptos desfiladeros dificultaban el acceso al sur. Se trataba de una topografía angosta, aunque salpicada por olivares y, ocasionalmente, pequeños campos de labranza; y de un pueblo de hábitos austeros y frugales, y con un intenso sentido de independencia. En las tierras altas siempre pululaban el desorden y los conflictos internos.

Si en 1940 la 5.ª división cretense no hubiera estado lejos, en tierra firme, los alemanes no habrían podido capturar la isla. Durante la batalla, todos los cretenses tenían esta frase en la punta de la lengua: «Si la división hubiera estado aquí…». Diez mil jóvenes cretenses, valientes guerreros como eran, habrían derrotado con toda seguridad a los invasores; pero casi todos los defensores griegos eran cretenses, refugiados de la debacle en tierra firme; los pocos hombres de la localidad, unos nueve mil en total, eran demasiado viejos o demasiado jóvenes para el servicio militar regular, y había sido agrupados precipitadamente en ocho regimientos, muchos de ellos sin siquiera uniforme, por lo que no pocos fueron asesinados por los alemanes que los tomaron por combatientes irregulares ilegales. La guarnición británica, acantonada antes del inicio de la campaña alemana en los Balcanes, estaba compuesta por la 14.ª brigada de infantería, formada

por tres batallones regulares de preguerra; el 1.º de Gales, el 2.º de Black Watch, y el 2.º de York y Lancaster; a los que más tarde se sumarían el 2.º de Leicester y el 2.º de Argyll, así como los montañeses de Sutherland procedentes de Egipto. En el periodo que siguió a la retirada de Grecia, también llegó a la isla un gran número de efectivos australianos y neozelandeses, la mayoría sin sus armas pesadas y muy desorganizados por la terrible experiencia de la retirada desde la frontera norte del país; pertenecían a la 2.ª división neozelandesa y la 6.ª australiana. Las unidades británicas que habían escapado de Grecia eran una variada colección de caballería regular, caballería voluntaria, infantería, marines de la armada y artilleros con pocos tanques o cañones. La fuerza aérea británica, la RAF, solo disponía de cinco aviones. Entre los sobrevivientes, veintisiete mil efectivos en total, los mejores eran los famosos soldados neozelandeses al mando del general Bernard Freyberg, honrado con la Cruz Victoria de Nueva Zelanda por su comportamiento durante la Primera Guerra Mundial, y que a su llegada desde tierra firme asumió el mando de todas las fuerzas en Creta[137].

Una vez que las unidades estuvieron disponibles, tras su caótica llegada a principios de mayo desde Grecia, Freyberg las distribuyó de la siguiente forma: la 2.ª división neozelandesa, formada por nueve batallones, alrededor del aeródromo de Máleme; y en el extremo oeste de la isla, junto a tres regimientos griegos, el 3.º británico de húsares (siete tanques) y el 2.º regimiento británico de tanques (dos tanques); alrededor de Suda, principal puerto septentrional, desplegó a los marines, cuatro batallones australianos, el 7.º regimiento británico de tanques (dos tanques), dos regimientos griegos y una fuerza de la gendarmería cretense; en el extremo este de la isla, alrededor de Heraklión, situó cuatro batallones de la infantería regular británica, (Black Watch, Leicester, York y Lancaster, y Argyll) un batallón australiano, diez tanques del 2.º regimiento británico de tanques y del 3.º de húsares, alguna artillería y dos regimientos griegos.

Freyberg, quien había llegado a Creta el 29 de abril sin intención de permanecer allí, puesto que ansiaba continuar viaje a Egipto y reconstruir el cuerpo expedicionario de Nueva Zelanda. Pero Churchill estaba decidido a mantener la posición de Creta, por lo que determinó que el general

permaneciera al frente de la isla. Churchill tenía predilección por Freyberg. Admiraba extraordinariamente a los hombres valientes, y este, al que conocía de antaño, lo era mucho. Freyberg lucía en su cuerpo veintisiete cicatrices, e incluso antes de otorgársele la Cruz Victoria por la batalla del Somme ya gozaba de amplia reputación en el ejército por haber atravesado a nado el estrecho de los Dardanelos para colocar las luces de orientación en la costa antes de los desembarcos de Galípoli. Los soldados británicos y australianos lo admiraban por igual, y para los neozelandeses era un héroe nacional. Este hombre físicamente imponente, sociable y sencillo, era un general amado por los soldados, que conocían cómo pensaba, y sabían que cuando les decía: «Calad bayonetas y adelante», esto era exactamente lo que él mismo haría si tuviera la oportunidad.

Tan pronto como fue designado al mando de las fuerzas en Creta, el general Freyberg estableció su cuartel general en una cantera encima de la bahía de Suda, cerca de Canea. En una cueva de la misma cantera, su oficial especial de inteligencia, capitán Sandover, decodificaba los mensajes de Enigma (con la clave de OL: Orange Leonard, por el nombre de un agente mítico), se los mostraba a Freyberg y los quemaba[138]. Sandover pertenecía a un exiguo cuartel general. El general Weston de la marina británica, molesto por el nombramiento de Freyberg, mantenía a sus propios subordinados bien cerca de él, por lo que Freyberg tuvo que hacer grandes esfuerzos para encontrar funcionarios. En cualquier caso, escaseaban los oficiales asistentes, los especialistas en señales e incluso los equipos entrenados en comunicaciones inalámbricas. Creta era una isla que carecía de buenas comunicaciones locales y telegráficas para que su ejército pudiera funcionar de manera eficaz, por lo tanto su situación fue difícil desde el principio.

No obstante, se disponía de una gran cantidad de información casi embarazosa. Como la operación Mercurio fue confiada a la Luftwaffe, y en orden descendiente de responsabilidad a la 4.ª flota aérea, los 7.º y 11.º cuerpos aéreos, y la 7.ª división de paracaidistas, y como Bletchley, que todavía batallaba con las transmisiones del ejército y la armada alemanes a través de Enigma, era capaz de leer el tráfico de mensajes de la Luftwaffe

en tiempo real, las fuerzas de Creta pudieron recibir informes exactos de los planes de Alemania mucho antes de que se iniciara la operación.

Los informes del inminente ataque a Creta por fuerzas alemanas aerotransportadas le fueron enviados a Freyberg ya el 1 de mayo por la ruta de El Cairo. La primera descripción ampliada de la operación se le envió el 5. En esta se afirmaba que los preparativos alemanes habrían concluido el día 17 y que el lanzamiento de la 7.ª división de paracaidistas y del cuerpo de tropas del 11.º de planeadores sería enviado contra Máleme, Heraklión y Rétino; unidades de aviones de combate atacarían Máleme y Heraklión, en tanto otras unidades del ejército también asignadas a la operación serían trasladadas por mar. El 7 de mayo, un mensaje de Enigma descifrado aclaraba la señal anterior sugiriendo que «tres regimientos de montaña más probable que 3.º regimiento de montaña». Ahora sabemos que se referían a la decisión de sumar un regimiento de la 6.ª división de montaña a la 5.ª división de montaña, todos preparados para un desembarco aéreo. Como originalmente la división del ejército acompañante seleccionada fue la 22.ª división de desembarco aéreo, los ayudantes de Freyberg llegaron a la conclusión de que la 5.ª división de montaña vendría por mar y no en transporte aéreo.

Los mensajes de Enigma descifrados transmitían correctamente las intenciones de los alemanes, consistentes en lanzar un ataque contra Creta con una división de paracaidistas (la 7.ª), las tropas de planeadores del 11.º cuerpo aéreo (regimiento de asalto) y una división del ejército, en principio la 22.ª, que más tarde sustituyó a la 5.ª de montaña, reforzada por un regimiento de la 6.ª división de montaña, que debían ser trasladados por avión. La sustitución de la 5.ª división por la 22.ª, y las referencias al transporte marítimo lograron confundir terriblemente la valoración de Freyberg sobre la inminente amenaza.

El resumen crucial de los principales mensajes de Enigma descifrados (OL 2/302) fue enviado al cuartel general de Freyberg el 13 de mayo a las seis menos cuarto de la tarde. La descripción que ofrecía era la siguiente: la operación se lanzaría el 17 de mayo (más tarde se corrigió la fecha por el 20). El primer día, la división de paracaidistas tomaría Máleme, Heraklión y Rétino. En segundo lugar: llegada de los bombarderos y aviones de

combate a los campos de aviación de Creta. En tercer lugar: desembarco aéreo de tropas de planeadores y unidades del ejército transportadas por avión. Por último: llegada por vía marítima de unidades de baterías antiaéreas, así como tropas y suministros.

> Además, el 12.º ejército asignará tres regimientos de montaña, como se le ordenó. También se asignarán otros elementos como motociclistas, unidades blindadas y unidades antitanques […] en aeródromos de Atenas se ensamblarán aviones de transporte, y de ellos se asignará un número suficiente (unos 600) a esta operación. La primera misión probablemente solo requiera tropas paracaidistas. Otras misiones se ocuparán del traslado del contingente de desembarco aéreo, equipos y vituallas, y probablemente incluirán planeadores remolcados por aviones […] la fuerza invasora estará conformada por 30 000 o 35 000 hombres, de los cuales unos 12 000 serán del contingente de paracaidistas y 10 000 serán trasladados por mar […]. Se han dado órdenes para que no se siembren minas en la bahía de Suda ni se destruyan los aeródromos de Creta para evitar interferencias con las operación[139].

El OL 2/302 fue la guía más completa de la operación Mercurio, una de las piezas de inteligencia oportuna más perfecta que haya caído nunca en manos enemigas, pues reveló el momento del ataque, los objetivos, fortaleza y composición de la fuerza agresora. Además, como el éxito de Mercurio (así como de toda operación aerotransportada) dependía de la sorpresa, su revelación al general Freyberg era especialmente perjudicial. Pero el OL 2/302 no lo decía todo; no especificaba qué unidades desembarcarían y en qué lugares, una omisión importante. Ahora sabemos que el 3.er regimiento de paracaidistas debía aterrizar en el este de Creta, el 2.º en el centro, y el regimiento de asalto en la pista de Máleme, extremo oeste, una vez ocupada esta por el 1.er regimiento de paracaidistas. Esta información era de vital importancia; pero, o bien no se encontraba en los mensajes interceptados a Enigma, o fue omitida de la versión interceptada enviada a Creta. La política de Bletchley era no dar curso a los mensajes

descifrados sin procesar, pues a menudo eran incomprensibles, e incluso Winston Churchill, que al principio insistía en ver las señales a medida que se iba realizando la decodificación, se vio obligado a aceptar que Bletchley sabía mejor lo que hacía.

Si los mensajes descifrados y sin procesar hubieran revelado qué unidades desembarcarían y dónde lo harían, Freyberg habría podido dirigir la batalla de manera diferente, concentrando en Máleme una mayor cantidad de sus fuerzas e impidiendo su ocupación por el enemigo; en cuyo caso Alemania, con toda seguridad, habría perdido la batalla de Creta. Aunque, podría no haberlo hecho. Freyberg no tuvo acceso total al secreto de Enigma, o para ser más exactos, de Ultra; de hecho, pocos comandantes lo tuvieron. El sistema Ultra permitió a unos pocos altos oficiales, usualmente comandantes situados en el teatro de operaciones, en este caso el general Wavell en El Cairo, conocer que se estaban descifrando señales alemanas en tiempo real. Estos mandos recibieron instrucciones de comunicar a sus subordinados que ciertas informaciones eran especialmente fiables (información «especial» y «muy especial»), pero atribuyéndolas a un supuesto agente infiltrado en el Estado Mayor enemigo. En las zonas de operaciones, el material de Ultra lo manejaban pequeños grupos de oficiales que habían jurado mantener secreto absoluto. Como Freyberg no tenía acceso al secreto, se le contó únicamente la historia del agente y se le prohibió hablar con alguien más sobre el material de OL; restricción inquietante para un hombre inseguro como él de su propia capacidad intelectual. En lugar de compartir sus preocupaciones con sus subordinados más allegados, como hacía usualmente, se vio obligado a guardarse su conocimiento de Ultra.

Peor aún, resulta evidente que no comprendió lo que se le dijo. La confusión causada por las referencias a la 22.ª división de desembarco aéreo, la 5.ª división de montaña y el regimiento adjunto de la 6.ª división de montaña, en los mensajes OL 2167 del 6 de mayo y OL 2168 del 7 de mayo, le hicieron creer que el número de fuerzas no paracaidistas era mayor de lo que fue en realidad. También se confundió con las referencias a las fuerzas marítimas, al creer que se enfrentaba a un doble desembarco por mar y aire, quizá simultáneamente, y tal vez con un mayor número de

fuerzas marítimas que aéreas. Posiblemente merezca que se le disculpe, tal como su hijo ha argumentado con lealtad en un análisis retrospectivo[140]. Ralph Bennett, consagrado historiador del sistema Ultra y analista en Bletchley durante la guerra, nos lo explica de manera convincente:

> [Freyberg] no supo de la existencia del sistema Ultra hasta que Wavell lo designó al frente de Creta [el 29 de abril, exactamente tres semanas antes de comenzar la batalla], de manera que carecía de la experiencia necesaria para interpretarlo. En estas circunstancias, y casi de inmediato, se vio impulsado por los acontecimientos a tomar decisiones operativas en medio del combate, sin el beneficio de una segunda opinión, ni siquiera de un consejo [Beamish, capitán del grupo e intermediario de Ultra en Creta, no estaba en la cadena de mando]. [Además] según la historia, nunca se había tomado isla alguna sino desde el mar. La única prueba de que la nueva fuerza aerotransportada pudiera imponerse a las defensas terrestres era la de [Eben Emael u otras operaciones menores asociadas a esta]. Los primeros batallones de paracaidistas del ejército británico no se formarían hasta seis meses después. Por último, el mero hecho de que fuera esta la primera vez en que –desde el triunfo de Nelson sobre los franceses en la bahía de Abukir, en 1798– el mando de la armada británica del Mediterráneo se enfrentaba a un serio desafío, era razón suficiente para reforzar los temores de un ataque por los medios tradicionales […] a pesar de Ultra, la idea de [Freyberg] de que el mayor peligro vendría del mar solo puede atribuirse al exceso de experiencia previa[141].

No obstante, siendo todo lo indulgentes que se quiera, hay que admitir que Ultra advirtió que los alemanes atacarían Creta con miles de tropas aerotransportadas; y la guarnición local, aunque desorganizada por los terribles sucesos de Grecia, tenía desventaja numérica (cuarenta y dos mil cuatrocientos sesenta efectivos griegos y de la Commonwealth contra veintidós mil cuarenta alemanes[142]). El desembarco marítimo no se materializó, pero Creta se perdió. ¿Qué salió mal?

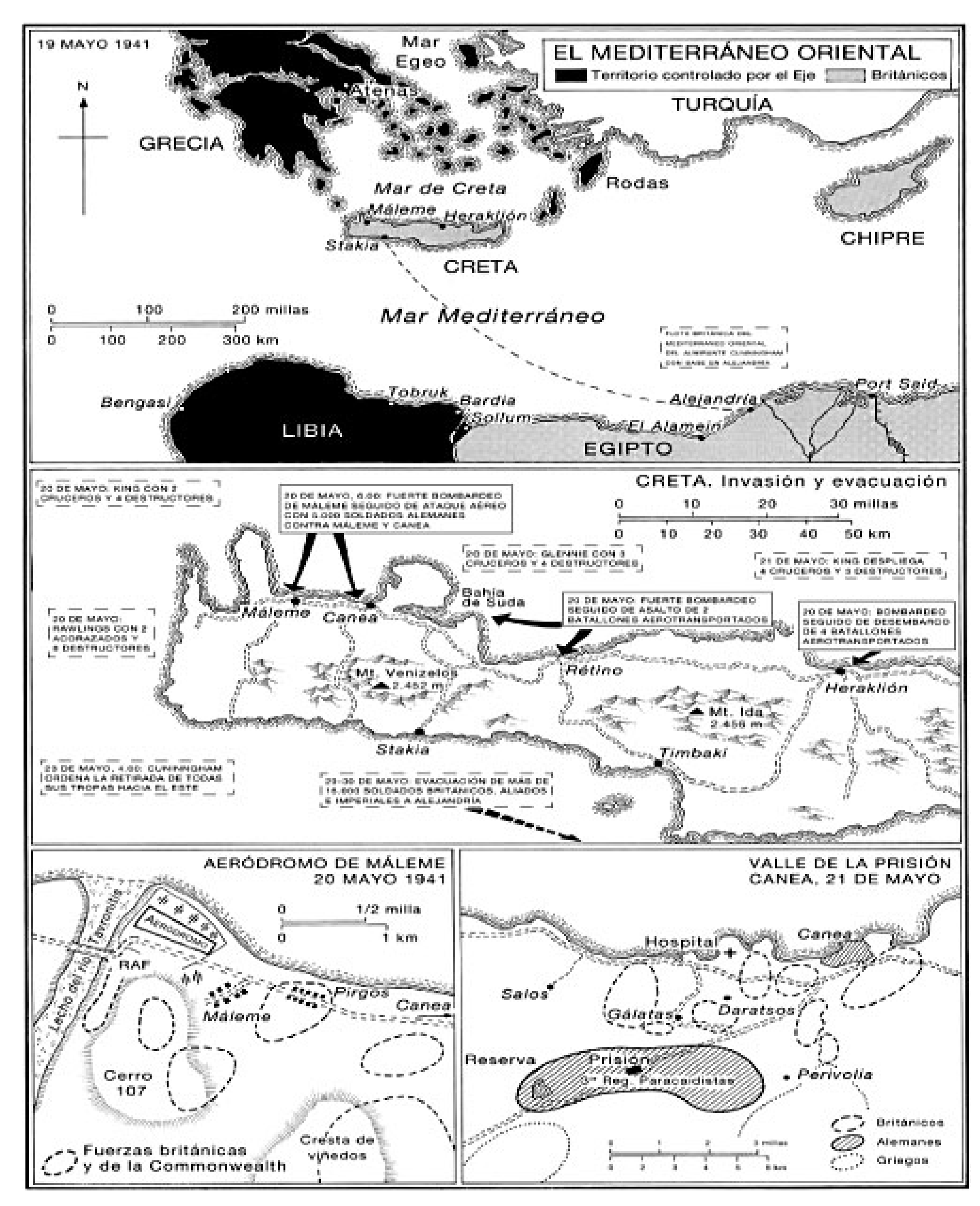
LA BATALLA DE CRETA

El 20 de mayo fue un hermoso día mediterráneo de verano adelantado a la estación. La bitácora del 22.º batallón neozelandés, estacionado en Máleme, registraba: «Cielo sin nubes, no hay viento, visibilidad máxima; por ejemplo, se pueden discernir fácilmente detalles de las montañas que hay a treinta y dos kilómetros al sudeste»[143]. Hubo temprano incursiones aéreas contra la mayor parte de las posiciones británicas, como cada mañana durante las dos semanas anteriores. La calma retornó brevemente, hasta que a las ocho en punto se reanudó el bombardeo con mayor intensidad. En Máleme se produjeron numerosas bajas, y mientras eran atendidas se escuchó de nuevo el sonido de otra oleada de aviones alemanes. Eran Junkers 52 arrastrando a los planeadores del regimiento de asalto, que empezaron a aterrizar en el lecho seco del río Tavronitis hacia tierra adentro, justo al oeste de la pista aérea de Máleme. En pocos minutos lo hicieron unos cuarenta, con grupos de diez hombres, el primer batallón, al mando del mayor Koch, quien había encabezado el ataque contra Eben Emael en campos de batalla mucho menores de lo que sugerían los mapas. La pista de aterrizaje parece estar bajo el saliente del cerro 107 (donde hoy yace el cementerio de los invasores alemanes), el mar es claramente visible más allá, y solo el valle del Tavronitis queda oculto a la vista por la engañosa topografía.

Al desplegar a su compañía en torno al lecho del río, el teniente coronel Leslie Andrew, comandante del 22.º batallón de neozelandeses condecorado con la Cruz Victoria en la Gran Guerra, había permitido que quedaran fallas en su línea de visibilidad; las compañías A y B se habían desplegado en el cerro 107 y sus laderas; la compañía C estaba en la propia pista aérea. Andrew contaba con dos tanques, dos cañones fijos de cuatro pulgadas y varias piezas antiaéreas tipo Bofors, que conjuntamente con los fusiles y ametralladoras pesadas de su infantería le daban una formidable potencia de fuego.

Los batallones I y IV del regimiento de asalto lanzados en paracaídas, al igual que parte del batallón III, sufrieron gran cantidad de bajas,

especialmente entre la oficialidad. El batallón II perdió veintitrés efectivos, dieciséis muertos y siete heridos, la mayoría de ellos en la primera parte del combate. El número de bajas alrededor de Máleme fue elevado. A los paracaidistas se les había dicho que la guarnición de Creta era pequeña, de solo doce mil efectivos (casi tres cuartas partes de las fuerzas quedaron fuera de este cálculo), que apenas habría resistencia y que los cretenses les dispensarían una amistosa acogida. Ninguna de las tres predicciones se cumplió. Al momento de producirse la llegada de las tropas enemigas, los civiles cretenses salieron a las calles armados con cualquier cosa, en un acto de valor colectivo por el que pagarían un alto precio, víctimas de masacres y de represalias individuales tan pronto como los alemanes se repusieron. Los defensores británicos, neozelandeses y australianos combatieron con fiereza, incluso con entusiasmo, en la fase de enfrentamiento a los paracaidistas, a quienes disparaban soldados que desayunaban tranquilamente y contaban sus blancos como si fuera una cacería de patos. El sentimiento de invulnerabilidad que produce el paracaídas fue desapareciendo conforme los cuerpos iban colgando sin vida de los arneses. Algunos de los que escaparon de las primeras balas se indignaron ante la ventaja de sus enemigos, mientras que otros alzaban las manos en señal de rendición aún antes de tocar tierra; aunque no les sirvió de mucho. En las zonas con árboles pronto se vieron cuerpos colgando envueltos en la tela de los paracaídas.



El Mediterráneo oriental, 1941.

Los paracaidistas que llegaron a tierra ilesos (y la mayor parte de los batallones I y II del 3.er regimiento de paracaidistas lo lograron, así como al batallón de ingenieros paracaidistas, entre Máleme y Heraklión) no tenían más que encontrar los contenedores con su armamento y disponerse a entrar en acción. Estos grupos se organizaron sin pérdida de tiempo y empezaron a combatir formados en unidades. Incluso alrededor de Máleme, después de haberse recuperado del caos creado por la oposición a la que se enfrentaron durante el descenso, los sobrevivientes del batallón III y de los grupos de planeadores se mantuvieron bajo intensas presiones. Los neozelandeses, incluidos los del 23.º y 21.º batallones, que mantuvieron sus posiciones al este de Máleme, estaban atrincherados y combatiendo. En cuanto a los alemanes, «incluso aquellos que lograron aterrizar ilesos y protegidos por un viñedo o campo de cebada no pudieron combatir con eficacia hasta que no encontraran su armamento, y si un contenedor había caído en espacio descubierto, recuperarlo se convertía en un peligroso juego de azar»[144]; de manera que en breve el batallón resultó casi aniquilado. El comandante, su ayudante y tres de sus cuatro comandantes de compañías, así como cuatrocientos de sus cerca de quinientos soldados, murieron de inmediato o lo hicieron entre los olivos y los arbustos del cerro 107 a causa de las heridas sufridas y no atendidas.

El general Freyberg, que tomaba el desayuno en su cuartel general de la cantera cerca de Heraklión, había saludado la llegada de los alemanes a las ocho en punto con el siguiente comentario: «¡Han sido muy puntuales!». Esta es la única manifestación pública que se conoce de su acceso a la información de Ultra[145]. Woodhouse, futuro lord y jefe de la Dirección de Operaciones Especiales en Grecia, escribió: «Su actitud refleja que sentía que ya había tomado todas las medidas necesarias a partir de la información de que disponía y nada más podía hacer sino dejar que sus subordinados libraran la batalla»[146].

Las medidas tomadas por Freyberg fueron realmente eficaces en el sector central, en los alrededores de Rétino, y al este, en Heraklión, a pesar de haberse basado en el malentendido de que el peligro vendría del mar. Dos batallones australianos, el 2/11.º y el 2/1.º, defendieron el aeródromo de Rétino apoyados por dos regimientos griegos. Los australianos estaban

bien atrincherados y el terreno con poca vegetación despejaba su campo visual. Además, contaron con la ventaja del aviso temprano, ya que los retrasos en Atenas impidieron a los paracaidistas alemanes llegar antes de la tarde, es decir, varias horas después de los sucesos de Máleme y Heraklión. Además, los dos batallones, I y III del 2.º regimiento de paracaidistas, llegaron a lo largo de la costa de manera que en el último instante del descenso aviones y planeadores se convirtieron en blancos fáciles del enemigo. De hecho, algunos de los aviones volaron ocultos en los cerros costeros, por debajo de las posiciones de los australianos, así que cuando estos abrieron fuego provocaron una verdadera carnicería. Varios aviones fueron derribados y otros lanzaron a sus paracaidistas al mar, hundiéndose al instante hasta el fondo por el peso de sus equipos, y los que sobrevivieron apenas lograron ocultarse del fuego o del campo visual del enemigo, así que una gran parte fue blanco de los disparos, y otros muchos cayeron en manos de fuerzas irregulares cretenses.

La clave del éxito de la defensa fue la calidad de los dos comandantes de batallones, Campbell y Sandover, quienes mantuvieron a sus hombres bajo control, organizaron el combate de manera eficaz y lideraron contraataques para barrer los focos de resistencia activos. El 2.º regimiento de paracaidistas sufrió una derrota decisiva en Rétino, pues tuvo numerosas bajas y su oficial al mando, el coronel Sturm, fue hecho prisionero por Sandover en la mañana del 21 de mayo.

El 1.er regimiento de paracaidistas lanzado en Heraklión corrió peor suerte. Sus batallones I y III cayeron entre las mejores unidades de defensa desplegadas en la isla, el 2.º de Leicester, el 2.º Black Watch y el 2.º de York y Lancaster, cuyos soldados pertenecían a las fuerzas regulares antes de la guerra y conocían bien su oficio. Adicionalmente, contaron con el respaldo de más de una docena de piezas antiaéreas ligeras que no dispararon durante las incursiones aéreas alemanas previas, por lo que sus posiciones no habían sido detectadas. Cuando aparecieron los Junkers 52 con sus cargamentos de tropas, todavía más tarde que en Rétino, algunos incluso a las siete en punto de la tarde, quince fueron derribados en las dos horas que duró el lanzamiento de los paracaidistas. Aquellos que pudieron saltar fueron víctimas del fuego británico mientras colgaban de sus arneses,

cuando tocaron tierra o al tratar de ocultarse o buscar los contenedores con sus armas. Compañías enteras fueron aniquiladas; una de ellas solo tuvo cinco sobrevivientes. El batallón III del 1.er regimiento de paracaidistas, con una fuerza de quinientos cincuenta efectivos, vio morir a trescientos de sus hombres y a otros cien caer heridos. Entre las bajas registradas en Heraklión había tres hermanos, miembros de la ilustre familia de Blücher, comandante de las fuerzas de Wellington en Waterloo, en las que prestó servicios como teniente, cabo y soldado[147].

En el segundo día de combates, el 21 de mayo, Freyberg llevaba una ventaja decisiva en Heraklión y Rétino; ambos aeródromos estaban en manos de los británicos, si bien algunas partidas de alemanes se mantenían combatiendo en la periferia y dentro de las murallas venecianas de Heraklión, simplemente resistiendo. Era tan solo cuestión de tiempo que fueran arrollados u obligados a rendirse, a menos que la batalla fuera desfavorable a los británicos en algún otro punto de la isla; y esto ya había empezado a ocurrir.

Las fuerzas de Creta carecían de dispositivos inalámbricos, de manera que las comunicaciones entre los sectores de Freyberg eran cuando menos intermitentes, y a menudo ni siquiera existían. En su mensaje a Wavell en El Cairo, en la noche del 20 de mayo, transmitió: «Hemos sido sometidos a una gran presión. Creo que hasta el momento mantenemos los aeródromos de Máleme, Heraklión y Rétino, y los dos puertos; aunque por estrecho margen. Así que sería un error ofrecerle una perspectiva optimista. El combate ha sido fuerte y un gran número de alemanes han perecido […]. La magnitud del ataque contra nosotros ha sido considerable. Todos aquí somos conscientes de la importancia crucial de la posición y combatiremos hasta el final». Freyberg realmente creía que la situación había cambiado, lo que no sabía era que la segunda frase de su mensaje era un terrible error, pues el aeródromo de Máleme estaba a punto de ser abandonado por los defensores, protegidos por la oscuridad, y los alemanes lo utilizarían para que aterrizara la infantería de la 5.ª división de montaña, con lo cual la balanza se inclinaría decididamente a su favor. La batalla de Creta estaba a punto de perderse, aunque no por falta de valentía.

Tanto Andrew, el hombre condecorado con la Cruz Victoria al mando del 22.º batallón de neozelandeses, como Hargest, su superior al mando de la 5.ª brigada de neozelandeses, eran soldados valientes y curtidos veteranos de la Gran Guerra, y sus tropas también eran aguerridas y experimentadas. Pero la sorpresa del ataque aerotransportado los había desconcertado y sus medios de intercomunicación se comportaban en el mejor de los casos de manera inestable; además, Hargest en particular compartía la ansiedad de Freyberg sobre el posible desembarco por mar. Andrew hizo un esfuerzo coordinado para expulsar a los alemanes del aeródromo al final de la tarde, cuando hizo avanzar a los dos tanques tipo Matilda que tenía bajo su mando. Pero ninguno estaba en buenas condiciones; uno tuvo que regresar enseguida, y el otro, que habría podido expulsar al enemigo del aeródromo, pues los paracaidistas tenían pavor a los tanques, inexplicablemente pasó de largo y descendió hasta el lecho del río Tavronitis, donde se quedó varado.

Poco después de la caída de la tarde del 20 de mayo, Andrew llegó a la espantosa conclusión de que sus compañías de avanzada habían sido aplastadas y que lo mejor que podía hacer era sacar a sus otras dos compañías y llevarlas al este, con los batallones de Hargest; tal vez para lanzar un contraataque a la mañana siguiente a plena luz del día. En uno de sus pocos contactos mediante comunicación inalámbrica, Hargest pareció estar de acuerdo con él, o al menos aceptar la decisión del hombre que estaba en el terreno. Pero ambos estaban totalmente equivocados. Las dos compañías que Andrew creía aisladas estaban maltrechas, pero se mantenían en sus posiciones conteniendo a los enemigos que ya en este momento estaban exhaustos, en muchos casos a punto de quedarse dormidos en sus puestos. Hargest tenía suficientes reservas, incluso todo un batallón fresco, pero descartó la idea de organizar un refuerzo a gran escala del aeródromo o del cerro 107. Durante la noche, a medida que los neozelandeses en posiciones de avanzada se enteraban por casualidad de que habían sido abandonados, dejaban ellos mismos sus posiciones y se abrían paso hacia el este. La posición crucial se perdía por falta de defensores.

En Atenas, durante la noche del 20 al 21 de mayo, los principales comandantes alemanes llegaban a la conclusión de que la batalla estaba perdida. Student comprendía que estaba ante la destrucción no solo de su división, sino de su reputación y su carrera, así que de inmediato convocó una reunión para trazar un nuevo plan. Los paracaidistas restantes conformarían un grupo de combate al mando del coronel Ramcke para lanzarse directamente en los alrededores del aeródromo, mientras que el capitán Kleye, piloto especialmente temerario, trataría de aterrizar allí con las primeras luces del amanecer, para llevar municiones, pero además para poner a prueba las defensas[148].

En la mañana del 21 de mayo, Kleye aterrizó y despegó sin problemas. A su regreso a Atenas, se dispuso a todos los soldados en condiciones a preparar la flota del Junkers 52 para el nuevo ataque. El esfuerzo consumió todo un día, en que los neozelandeses avanzaron, parcialmente reorganizados por el brigadier Hargest, empeñados en recuperar el terreno perdido la noche anterior. De hecho, avanzaron bajo un fuerte ataque y contra el fuego de los alemanes sobrevivientes ocultos en viñedos y olivares. El 28.º batallón, compuesto por maoríes, raza guerrera indígena de Nueva Zelanda, logró abrirse paso hasta el aeródromo, pero al verse sin apoyo regresó. Entonces, al final de la tarde, el grupo de paracaidistas de Ramcke cayó en la zona de la 5.ª brigada y los neozelandeses se vieron obligados a reiniciar la tarea del día anterior de disparar contra los paracaidistas mientras caían del cielo y eliminar a los que lograban llegar a tierra ilesos.

Probablemente, la llegada de los hombres de Ramcke se habría añadido a la catástrofe de los paracaidistas de no haber sido porque, simultáneamente, había comenzado a llegar al aeródromo de Máleme la 5.ª división de montaña con toda su fuerza. No fue un descenso organizado, pues los neozelandeses que se hallaban en la zona abrieron fuego, que se intensificó con el bombardeo de los cañones de infantería capturados a los italianos y disparados por los británicos. Veintidós Junkers 52 fueron alcanzados antes de aterrizar, una pérdida considerable para una flota de transporte severamente diezmada en las acciones del día anterior. Pero los alemanes fueron crueles, al utilizar a británicos capturados, cargadores de

munición de ametralladoras Bren, para sacar los restos de aviones de la pista y darles la vuelta a las aeronaves en setenta segundos. El 21 de mayo, trajeron por vía aérea un batallón del 100.º regimiento de montaña, y ya el día 24 habían traído a toda la división, con lo que la cifra de efectivos trasladados por la flota aérea de transporte se elevó a casi catorce mil. Mientras llegaba la división de montaña, los neozelandeses, reforzados por el 2/7.º batallón australiano y el 1.er regimiento galés, se mantuvieron combatiendo contra las avanzadas aéreas alrededor de Máleme y Heraklión, a menudo con éxito. Fue justamente en esta etapa de la lucha cuando el teniente Charles Upham, del 20.º batallón de neozelandeses, se ganó su Cruz Victoria; más adelante, en el curso de la guerra, se ganó otra que lo convirtió en el único soldado de infantería, y uno de los tres únicos combatientes, en recibir dos medallas Cruz Victoria.

Pese a la valentía de los defensores del oeste de Creta, y de su disposición a regresar al fragor de una batalla cada vez más caótica, ya para el 22 de mayo la iniciativa se les había escapado de las manos. Si bien es cierto que en el desembarco de las tropas de paracaidistas y de los planeadores, e inmediatamente después, les habían causado un daño atroz a los alemanes, la pérdida del aeródromo de Máleme el 21 de mayo fue un revés decisivo. En adelante los alemanes, con su total superioridad aérea, podían reforzar la isla a su antojo, en tanto que la fuerza de Creta, sin ningún apoyo aéreo y casi ninguno marítimo, empezó a debilitarse. Finalmente, unos veinte mil sobrevivientes de los combates lograron escapar, algunos en pequeños grupos y otros desordenadamente, hasta ser recogidos por la marina de guerra en el puerto sur de Sfakia, tras duras jornadas a través de las montañas Blancas; algunos lograron embarcarse en unidades desde la costa norte. Muchos quedaron para continuar la resistencia con los cretenses, que se negaban a someterse a la ocupación, pero al final oficiales británicos de enlace enviados para que contactasen con las bandas guerrilleras los convencieron de que la continuación de los ataques contra los alemanes lo único que hacía era provocar terribles represalias contra los habitantes del interior.

Las pérdidas británicas, australianas y neozelandesas durante los combates sumaron tres mil quinientos muertos, y unos doce mil prisioneros.

Asimismo, se registraron casi dos mil bajas entre marinos de la armada británica que lucharon por abortar, o forzar el retiro, de la invasión por mar, que tanto había preocupado al general Freyberg. Las pérdidas entre los alemanes, aunque semejantes, se hicieron sentir con más fuerza. Rara vez hay coincidencia entre los datos que se dan sobre el número de bajas; la cifra calculada de alemanes muertos en la batalla de Creta, entre el 20 de mayo y el 1 de junio, varía entre tres mil trescientos cincuenta y dos, número de los homenajeados en el cementerio del cerro 107, y tres mil novecientos noventa y cuatro, el estimado por Anthony Beevor, que incluye las tripulaciones de los medios aéreos. Lo más terrible respecto a las bajas alemanas es que una enorme proporción de esos hombres pertenecía a la 7.ª división de paracaidistas y cayeron en un solo día, el 20 de mayo. De una fuerza total de unos ocho mil combatientes, pertenecientes a los tres regimientos de paracaidistas y al regimiento de asalto, los muertos ascendieron a dos mil; la cifra puede ser mayor, ya que nadie pudo contarlos[149].

De manera que Creta fue un desastre para los alemanes. Allí fue destruida una de las mejores formaciones del ejército de Hitler, quien decidió que nunca más se arriesgaría con una operación aerotransportada, y en buena medida se atuvo a esta decisión. Pero también los británicos perdieron la batalla de Creta. Muchos de los muertos, heridos o capturados allí eran también soldados de primera categoría. No es agradable establecer comparaciones, pero el mariscal de campo Erwin Rommel, quien se enfrentó frecuentemente con estas tropas en el Sahara Occidental, donde fue jefe del Afrika Korps, reconocía que los neozelandeses eran los mejores soldados que había conocido, y en la comparación incluía a los alemanes. También los australianos, menos disciplinados pero igualmente independientes, eran excelentes soldados; y otro tanto puede decirse de los cinco batallones de fuerzas regulares británicas (York y Lancaster, Welch, Leicesters, Black Watch y Argylls). Algunos hombres fueron rescatados y alejados del escenario de los combates por la marina en grupos bien formados, pero otros fueron evacuados precipitadamente. La fuerza de defensa de Creta no escapó de manera organizada, y la vergüenza de aquella

estampida, peor incluso que la de la derrota, persiguió a los sobrevivientes, que encontraron finalmente la vía de regreso a Egipto.

La marina sufrió tanto como el ejército. En su empeño por resistir la invasión por mar, en la que Freyberg lamentablemente había concentrado sus temores (y que en realidad no pasó de unas pocas flotillas de barcos de pesca griegos, sin protección y atestados hasta la borda de indefensos soldados de la infantería alemana), el almirante Cunningham sacrificó tres cruceros al ataque del poderío aéreo alemán (*Gloucester, Fiji* y *Calcuta*) y seis destructores (*Jwrao, Greyhound, Kelly, Kashmir, Imperial* y *Hereward*); cuatro acorazados, seis cruceros y siete destructores sufrieron daños. Muchos soldados que habían logrado escapar se encontraban a bordo de estos barcos de guerra, así que las bajas allí fueron significativas. Tanto la batalla naval de Creta como la batalla terrestre supusieron una derrota para el poderío británico, con dolorosos índices de bajas entre las tripulaciones navales y los soldados de a bordo, amén de los combatientes de las fuerzas terrestres de la Real Fuerza Aérea.

¿Cómo fue posible semejante derrota? Ralph Bennett, el más calificado de los cronistas de Bletchley, historiador profesional y él mismo un iniciado en materia de inteligencia militar, escribió: «Creta confirma el postulado de que para ganar batallas se requiere tanto de la fuerza como de la información previa». Es posible reafirmar este juicio. Los británicos tenían fuerzas más que suficientes para ganar la batalla de Creta, la habían desplegado adecuadamente y se esforzaron durante la acción. Además, tuvieron casi toda la información a priori: una mayor cantidad de información sobre los objetivos de cada componente de la fuerza agresora, que hubiera revelado la importancia capital de Máleme para los alemanes, quizá habría modificado la apreciación de Freyberg sobre las prioridades; pero es difícil creerlo, debido a su obsesión con el peligro de un desembarco por mar.

Lo que nos dicen los acontecimientos ocurridos en Creta el 20 y 21 de mayo es que si una fuerza de defensa no está segura de la manera exacta en que debe responder a un peligro inminente, por muy bien informada que esté sobre los peligros generales que la acechan, se encontrará en desventaja ante un enemigo que conozca bien sus objetivos. Freyberg conocía el

momento en que aparecerían los alemanes, conocía sus objetivos (los tres aeródromos) y conocía su fuerza, es decir, toda una división aerotransportada reforzada por tropas de montaña. Sin embargo, desconocía la proporción entre los elementos agresores porque había confundido la fuerza aerotransportada con la mucho menos peligrosa invasión marítima que le amenazaba. Los alemanes, por el contrario, conocían exactamente lo que se proponían hacer: tomar los tres aeródromos con una tropa avanzada de paracaidistas, lanzar la infantería en planeadores y consolidar el éxito. En dos de los blancos seleccionados, Heraklión y Rétino, sufrieron costosas derrotas. En Máleme inicialmente lograron un éxito parcial, que completaron con un arriesgado operativo que Freyberg y sus subordinados no estaban en condiciones de igualar.

Hubo una sucesión de momentos decisivos. Si en la noche del 20 al 21 de mayo Andrew no hubiera retirado del cerro 107 sus dos compañías menos afectadas, al día siguiente estas podrían haber apoyado a las dos compañías que aún combatían en los alrededores del aeródromo de Máleme, que se mantenían en sus posiciones. Esta decisión, responsabilidad única de Andrew, pero no cuestionada por sus superiores, fue el primer error y el más importante, aunque no fatal. La lucha por Máleme continuó hasta bien avanzado el día siguiente sin que los británicos fueran derrotados. No fue hasta las siete y cuarto, en la mañana del siguiente día 21 de mayo, que el Estado Mayor alemán en Atenas tuvo noticias de que la «Agrupación Oeste [el regimiento de asalto y el 3.º de paracaidistas] había tomado la esquina sudeste del aeródromo y la altura situada a un kilómetro hacia el sur [el cerro 107]»[150]. Hasta ese momento, los comandantes de las fuerzas aerotransportadas pensaban que la batalla estaba perdida, y fue únicamente la noticia de la captura del cerro 107 y de la victoria de Kleye en Máleme la que les impulsó a lanzar un arriesgado asalto aéreo masivo con la 5.ª división de montaña aerotransportada. Los montañeses no empezaron a llegar hasta bien avanzada la tarde. Entretanto, los neozelandeses habían ejecutado varios contraataques y casi recuperado el terreno perdido; también habían masacrado a la segunda oleada de paracaidistas lanzados al este de Máleme.

Los contraataques del 21 de mayo, que pudieron haber salvado la situación, fracasaron por diversas razones. El apoyo aéreo cerrado de los alemanes, los ametrallamientos desde los aviones de combate Messerschmitt 109, y los bombardeos en picado de los Stukas eran aterradores y letales; Freyberg no utilizó suficientes tropas en el combate, y no lo hizo por su constante preocupación por un desembarco marítimo, ansiedad exacerbada por un mensaje de Ultra recibido cerca de las cuatro de la tarde del 21 de mayo donde se afirmaba: «entre las operaciones planeadas para el veintiuno de mayo está el desembarco aéreo de dos batallones de montaña y el ataque a Canea. El desembarco desde naves pequeñas depende de las condiciones en el mar»[151]. Este mensaje detuvo a Freyberg, de manera que cuando el aeródromo de Máleme finalmente cayó ante las oleadas de soldados de montaña, él todavía contaba con al menos tres batallones sin combatir cerca de Heraklión.

Los alemanes fueron afortunados al ganar una batalla de Creta que los británicos no tenían que haber perdido. Resulta difícil explicar cómo pudieron perderla cuando tuvieron ante sus ojos los planes de los alemanes con varios días de anticipación. Freyberg contaba con la información previa y con la fuerza necesaria. ¿Cómo pudo utilizarlas inadecuadamente?

Se ha hablado mucho de su excesiva preocupación por la amenaza proveniente del mar, pero nada se ha dicho de la calidad de la información de Ultra que le llegó. La solución al misterio de sus malas decisiones puede estar justamente aquí. Es preciso tener presente que no le llegaron los mensajes descifrados sin procesar, es decir, la información cruda, porque la decisión de Bletchley era no entregarla en esas condiciones, ni siquiera al primer ministro. Esta decisión era correcta, en tanto con frecuencia los mensajes descifrados eran enigmáticos en sí o estaban plagados de términos técnicos militares y abreviaturas en alemán; la mayor parte eran «fragmentos inconexos de correspondencia secreta que debían leer sin conocer los antecedentes o el contexto que podría haber explicado sus alusiones a veces impenetrables»[152]. No obstante, como admite Bennett, el Grupo 3 de Bletchley, a cargo de la interpretación (no de la decodificación) de todos los mensajes del ejército y la fuerza aérea alemana ya descifrados, estaba lleno de universitarios alemanes capaces de hacer traducciones

rápidas y precisas de estos; pero en 1940-1941 todavía eran pocos los oficiales de inteligencia entrenados. Resulta interesante que, según Welchman en el Grupo 6, responsable de la decodificación, apenas algunos tenían un conocimiento elemental del idioma alemán. Como consecuencia de esta situación, afirma Bennett, «a comienzos de 1941 nadie disponía de pruebas suficientes para hacer otra cosa que conjeturas acerca de hasta qué punto la nueva fuente de información podía ser esclarecedora, una vez que el combate terrestre se extendiera nuevamente, y de cuál sería la mejor forma de utilizarla». Y añade: «Tampoco había nadie con mucha experiencia para conjugar los fragmentos de información conformando un patrón comprensible para los mandos desplegados en el terreno o capaces de hacer sus planes de batalla»[153]. Refiriéndose a su propia experiencia en el Grupo 3 ha dicho: «Pasó algún tiempo antes de que los logros de los criptoanalistas fueran igualados por la capacidad de los analistas para convertir el producto de su habilidad en inteligencia militar precisa, valorarla de un modo correcto y aplicarla convenientemente en el terreno».

Las reflexiones de Bennett sobre el trabajo inicial del Grupo 3, precisamente en el periodo de Creta, son de máxima importancia para comprender el comportamiento de Freyberg durante la batalla, en tanto que descubren las fallas graves de los mensajes que recibió de Ultra. Al parecer, las revelaciones de esos mensajes nos ofrecen una panorámica de la inminente invasión por fuerzas aerotransportadas, pero lo que no revelan es crucial, a saber, quién iba a desembarcar y dónde. Los objetivos los anuncia (Máleme, Rétino y Heraklión) y también el volumen de las fuerzas involucradas, la 7.ª división de paracaidistas reforzada por la 5.ª de montaña. Sin embargo, no se explican cuáles unidades de las fuerzas irían a los diversos objetivos. La importantísima síntesis del orden de operaciones alemán, OL 2/302 del 13 de mayo de 1941, obra de los intérpretes de Bletchley y no las transcripciones de los mensajes alemanes propiamente, no especifica la distribución del regimiento de asalto y los nueve batallones del 1.º, 2.º y 3.º regimientos de paracaidistas en los objetivos seleccionados.

Es posible que los mensajes interceptados no lo especificaran; eso no podemos saberlo. «Las traducciones de los mensajes decodificados […] no han sido liberadas [al Buró de Registros Públicos]»[154]. Sin embargo, es

muy poco probable que no lo indicaran. En cualquier ejército, las órdenes de operaciones militares se ajustan a una norma estándar que, entre otras cosas, siempre especifica el objetivo, hora, blancos y unidades asignadas a los blancos. Es muy poco probable que entre los mensajes de Enigma decodificados no hubiera señales de que ese 20 de mayo Máleme sería el objetivo de la primera oleada del regimiento de asalto y del 3.er regimiento de paracaidistas.

Si Freyberg hubiera sabido lo que identificaba a Máleme como el principal objetivo alemán, su mente se habría aclarado mucho; habría podido dejar que las guarniciones de Rétino y Heraklión cuidaran de sí mismas, lo que hicieron con mucho éxito, se habría preocupado menos por un desembarco marítimo y habría concentrado sus fuerzas, con la disposición y energías requeridas, en Máleme con el fin de rechazar los desembarcos iniciales e impedir que los siguientes se apoderaran del aeródromo. Para ello disponía de fuerzas más que suficientes. Aun cuando el regimiento de asalto hubiera contado con bastantes planeadores para transportar a todos sus soldados, lo que no era así, no hubieran podido pasar de dos mil cuatrocientos; el 3.er regimiento de paracaidistas tenía solamente mil seiscientos cincuenta efectivos. La división neozelandesa, con los batallones australianos y británicos que se le habían sumado, superaban por amplio margen el total de cuatro mil alemanes; podría decirse que en el cálculo final eran siete batallones alemanes contra diecisiete británicos, que además tenían unidades de tanques y artillería, algo de lo que carecían los alemanes.

Freyberg debió haber tenido la posibilidad de orquestar una victoria, y el que no lo hiciera se debió en parte al servicio deficiente de la inteligencia. La información existía, solo que se la dieron «tamizada» (como se conoce este proceso en la jerga) por la interpretación de funcionarios jóvenes, inexpertos y muchos de ellos ni siquiera militares que trabajaban en el Grupo 3 de Bletchley, y que al parecer estaban más interesados en ofrecer una redacción fluida al estilo de los ensayos de Oxbridge (la mayoría eran universitarios lingüistas) que una valoración aguda de los objetivos y la capacidad del enemigo como la que habría presentado un experimentado analista operativo de inteligencia. El valor de

la información se mide por su utilidad; esta es la dura lección de Creta, el «ejemplo de la inteligencia abierta y cerrada», y la verdad sobre el caso está tan clara ahora como lo habría estado entonces si se hubiera hecho una mejor interpretación.

VI

MIDWAY: ¿UN TRIUNFO SOLO DE LA INTELIGENCIA?

La derrota en 1914 de la escuadra de cruceros del Asia oriental al mando del almirante Von Spee sentó las bases para la conquista en 1941-1942 por parte de los japoneses del perímetro oceánico de lo que ellos denominaban «Esfera de Coprosperidad de la Gran Asia Oriental», ya que las colonias insulares que Von Spee abandonó a su retiro del Pacífico fueron ocupadas de inmediato por fuerzas navales expedicionarias japonesas. Japón entró en la Primera Guerra Mundial como aliado de Gran Bretaña, en respuesta a una solicitud de ayuda naval para perseguir mercantes alemanes armados. Aunque la aceptación del país asiático no fue expresión de su buena voluntad diplomática, sino de su propio interés.

Desde su reincorporación al mundo en 1854, tras siglos de distanciamiento voluntario, y especialmente desde el establecimiento de sus modernos ejército y armada durante las últimas décadas del siglo, Japón luchó por convertirse en una potencia importante en el océano Pacífico. Su ambición era someter a China, pero su clase dominante sospechaba que los planes de las grandes potencias con respecto a China, particularmente de Gran Bretaña y Rusia, pondrían freno a cualquier intento de anexión a gran escala. Por otra, la política tolerante y en buena medida neutral de Estados Unidos constituía un obstáculo más significativo. Mientras los intereses comerciales de Estados Unidos se esforzaban por establecer y proteger el mercado chino, su lado político y misionero confiaba en poder convertir al país a la democracia y el cristianismo; y como Estados Unidos era una gran potencia en el Pacífico, su actitud resultaba factor fundamental que Japón debía tener en cuenta a la hora de decidir su política estratégica.

En 1908, la armada nipona evaluaba las dificultades de combatir contra los efectivos navales estadounidenses en las aguas del Pacífico, y en 1910, estudiaba la posibilidad de atacar las Filipinas, territorio que después de la guerra hispano-americana de 1898 se había convertido en protectorado de Estados Unidos[155].

La armada japonesa reconocía que una guerra naval contra Estados Unidos en el Pacífico, incluso como ejercicio teórico, exigía contar con bases más allá de su propio territorio. Ya en 1914, Japón se había expandido notablemente. Después de su victoria en el conflicto bélico contra China en 1894-1895, se había apropiado de la importante isla de Formosa (Taiwán) y el cercano archipiélago de Pescadores, y establecido un eficaz protectorado en Corea, país que sería colonia japonesa a partir de 1910. Asimismo, logró concesiones en la península de Liaotung, promontorio estratégico que envuelve al mar Amarillo, y obtuvo el «arrendamiento» de la productiva provincia de Kwantung. Las grandes potencias, deseosas de apropiarse de los territorios obtenidos por Japón, intervinieron después de la guerra china obligándole a devolver la península de Liaotung, en la que Gran Bretaña, Alemania y Rusia construyeron sus propios enclaves marítimos; en particular los rusos en el fondeadero de Port Arthur.

Japón cobró su venganza en 1904, con una guerra contra Rusia que condujo a notables victorias en Manchuria y a la destrucción de la mayor parte del poderío naval ruso. Sin embargo, había aprendido una lección: que los imperialistas blancos (incluidos los estadounidenses, considerados temporalmente en una fase imperialista) no permitirían a un estado asiático la adquisición de posesiones coloniales real o potencialmente codiciadas por ellos.

De manera que, el abandono por Alemania de sus colonias en el Pacífico y la solicitud de ayuda naval formulada por Gran Bretaña en agosto de 1914 ofrecieron a Japón una oportunidad que no podía desperdiciar. Australia y Nueva Zelanda se apresuraron a hacer sus propias reivindicaciones, apropiándose de las que parecían ser las mejores posesiones alemanas. Nueva Guinea, Papúa, las islas Salomón y el archipiélago Bismarck, incluido el fondeadero estratégico de Rabaul, fueron ocupados por Australia; en tanto Nueva Zelanda ocupó Samoa. A principios

de octubre, Japón, que rápidamente organizó dos escuadras para enviarlas a los mares del sur, logró apoderarse de una buena parte de la Micronesia, incluidas las islas Marianas, las Carolinas y las Marshall. La línea del ecuador se convirtió en una poderosa frontera marítima entre la expansión de Australia hacia Asia y el naciente imperio japonés del Pacífico central. En noviembre de 1914, el canciller nipón ya había acordado oficiosamente con su homólogo británico que Japón, ahora en paz, mantendría el control sobre todas las islas alemanas situadas al norte de la línea del ecuador.

La Micronesia carecía de importancia económica, pero desde el punto de vista geopolítico, cuando en 1919 la Sociedad de Naciones concedió su mandato a Japón, la situación estratégica en el Pacífico norte dio un vuelco. Japón, que antes de 1914 había sido solo una potencia regional, después de 1919 se vio dueño de un gran bastión con posibilidades ofensivas que se extendía casi hasta la línea internacional de cambio de fecha y amenazaba a las posesiones estadounidenses de Guam, Wake, Midway y hasta la distante Hawai en el Pacífico central; así como las Indias Orientales holandesas, las Filipinas protegidas por Estados Unidos y la cadena de islas británicas en el Pacífico central, desde las Salomón hasta las Gilbert, y aún más allá, es decir, Australia y Nueva Zelanda, cuya seguridad en última instancia dependía del poderío naval británico.

Aunque, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, Japón se transformó en una potencia oceánica en el Pacífico, tanto sus asuntos internos como externos desde 1919 hasta finales de la década de 1930, se relacionaban casi exclusivamente con China. Japón, que durante siglos, milenios incluso, había permanecido bajo el dominio cultural de China, decidió en el siglo XX que su futuro estaba en lograr la subordinación económica, política y militar de esta a sus necesidades imperiales. Ya en 1915, Japón había promulgado un conjunto de «veintiuna demandas» que exigían a China concederle a Japón derechos y privilegios dignos de un señor por parte de sus vasallos. Los chinos recurrieron a evasivas y se resistieron tanto como fue posible. No obstante, en 1931 fueron obligados a sufrir la efectiva anexión nipona de Manchuria y en 1937 una invasión a gran escala en el sur del país. El gobierno nacionalista de Chiang Kaichek se replegó al interior, primero a la ciudad de Nankin y más tarde a

Chungkin, con su capacidad de resistencia menguada por los ataques del ejército del Partido Comunista chino bajo el mando de Mao Zedong.

La política imperial de Japón se fortaleció y profundizó en el transcurso de la década de 1930 con el surgimiento de un espíritu intensamente nacionalista en sus estamentos castrenses, especialmente en el ejército. El «incidente de Manchuria» de 1931 fue en buena medida obra de oficiales nacionalistas acantonados precisamente en el cuartel de Manchuria. El «incidente chino», así llamado por observadores estadounidenses, registrado en Shanghai en 1937, se debió igualmente a un brote de insubordinación entre las tropas japonesas de ocupación. Aunque ya para entonces el gobierno militar estaba fuera del control de los líderes constitucionales. Al estallar la Segunda Guerra Mundial, Japón, en alianza con Alemania e Italia, era ya un estado totalitario comprometido con un programa imperialista de expansión territorial dirigido contra China, país con el que estaba en guerra abierta, y las posesiones asiáticas de los imperios europeos, principalmente Gran Bretaña, los Países Bajos y Estados Unidos.

La guerra contra el territorio continental de China consumió casi toda la fuerza del ejército japonés, que desplegó unas veinticinco divisiones. Se trataba de una fuerza militar muy superior a la de la República de China, país que logró evitar una derrota total solo gracias a su habilidad para utilizar la topografía como medio de defensa. Los japoneses no lograron avanzar más lejos de las provincias costeras; si bien es cierto que como en estas se asentaban las mayores ciudades chinas y sus principales zonas arroceras, no había razón estratégica de peso que justificara el lanzamiento de ofensivas hacia el interior de su vasto territorio.

La armada japonesa casi no participó en la guerra contra China, pues no fue esta una contienda de dimensiones marítimas. En cambio, sí tuvo una fuerte incidencia en el futuro estratégico, ya que el ataque nipón contra China había provocado la ira de Estados Unidos, que se materializó en una serie de embargos comerciales cada vez más restrictivos. Japón, al igual que Gran Bretaña, carecía de los recursos internos necesarios para respaldar una política imperial; sus propias islas no producían alimentos suficientes para el sostenimiento de una población que dependía en buena medida de las

importaciones de arroz, en tanto que sus industrias e infraestructura requerían la adquisición de grandes volúmenes de mineral metalífero, chatarra y petróleo. En 1941, después del despliegue de tropas japonesas en la Indochina francesa impuesto al derrotado gobierno de Vichy, iniciativa que amenazaba directamente a la Malasia británica, el embargo metalífero y petrolero de Estados Unidos afectaba seriamente la capacidad de Japón para sostener sus producciones manufactureras. La intención estadounidense era poner límite a las ambiciones militares niponas, pero el resultado fue que Japón se sintió incitado a emprender una guerra de agresión.

El ejército y la armada japoneses operaban como entidades separadas, algo inusual pese a las rivalidades naturales entre estas fuerzas. El ejército, que dominaba el gobierno, aceptaba con reticencia el derecho de la armada a opinar sobre cuestiones estratégicas. Por otro lado, y no sin razón, la armada esgrimía el argumento de que, mientras Estados Unidos prevaleciera en el Pacífico, el éxito de la estrategia nacional dependería de sus planes para vencer el poderío naval estadounidense. En 1936, el ejército y la armada habían acordado una declaración sobre Principios Fundamentales de la Estrategia Nacional que comprometía al ejército a reunir la fuerza necesaria para contener a la Unión Soviética (el viejo enemigo ruso) en el Lejano Oriente, y a la armada a lograr el dominio en los mares del sur (es decir, las islas y penínsulas en posesión de británicos y holandeses), así como a reunir la capacidad suficiente para «asegurar el dominio del Pacífico occidental frente a la armada estadounidense»[156].

En el verano de 1941, Japón se enfrentaba a un dilema estratégico, pues aunque su ejército se vio afectado por los conflictos fronterizos de 1936 y 1939 con la Unión Soviética, su posición en China mejoraba, controlaba Manchuria y había avanzado sus posiciones en la Indochina francesa. Sin embargo, sus líderes comprendían que la política de embargos aplicada por Estados Unidos podía dar al traste con su capacidad para sostener por uno o dos años más su estrategia de agresión. Entretanto, se cernía sobre su marina de guerra una amenaza aún más apremiante que podía aniquilar su capacidad para el desarrollo de operaciones aeronavales: las restricciones estadounidenses sobre la exportación de combustible para la aviación, pues para mantener la paridad de estatus con el ejército necesitaba el acceso a

suministros de petróleo no controlados por Estados Unidos, y las únicas fuentes disponibles dentro de su zona estratégica estaban en las Indias Orientales holandesas y Birmania (Myanmar). A mediados de 1941, la armada japonesa estaba psicológicamente comprometida con una guerra de conquista en el Pacífico.

Aunque Japón se había beneficiado del acuerdo de paz de 1919 con la adquisición de las islas alemanas en el Pacífico, también había sufrido por los tratados sobre desarme que siguieron a la guerra. El Tratado Naval de Washington de 1922 (diseñado para evitar otra carrera armamentista naval similar a la sostenida por Gran Bretaña y Alemania, pero que en opinión de muchos ayudó a precipitar el estallido de la Primera Guerra Mundial), impuso a Japón un estatus naval inferior. Con el argumento de que sus armadas tenían compromisos en los océanos Atlántico y Pacífico, Gran Bretaña y Estados Unidos lograron que Japón, su aliado durante la guerra, aceptara que como potencia actuante solo en el Pacífico necesitaba únicamente el sesenta por ciento de las fuerzas navales que ellos poseían. Esta proporción de 5:5:3, como llegó a ser conocida, se aplicaba a acorazados, cruceros, destructores y portaaviones. En consecuencia, todos los países signatarios, entre ellos Francia e Italia, debían deshacerse de algunas de sus mayores unidades navales, así como limitar el volumen de sus buques en construcción o en planes de construcción.

Los japoneses, profundamente resentidos por que Gran Bretaña y Estados Unidos acogían su estatus de potencia naval mundial con aires de superioridad, no tuvieron otro remedio que aceptarlo; si bien procedieron a explotar en su favor cada mínima fisura que pudieron encontrar en el tratado. Otro tanto hicieron británicos y estadounidenses, convirtiendo acorazados a medio construir en enormes portaaviones; pero los japoneses fueron aún más lejos, y ya en 1941 habían ensamblado siete portaaviones, es decir, una flota aeronaval mayor que la de Gran Bretaña o Estados Unidos. Más importante aún, las agrupaciones japonesas de portaaviones estaban equipadas con aeronaves superiores a las de Estados Unidos, y muy superiores a las de Gran Bretaña. El avión japonés lanzatorpedos al que los estadounidenses dieron el nombre en clave de *Kate*, era una aeronave superior a su Avenger, en tanto que el Zero no tuvo rival en el mundo como

avión de combate de la marina de guerra hasta 1942, fecha en que los estadounidenses sacaron el Hellcat. Asimismo, los pilotos navales japoneses eran de primera categoría; la experiencia de los que tomaron parte en el ataque contra Pearl Harbor era de ochocientas horas de vuelo. No obstante, el sistema aeronaval japonés tampoco carecía de defectos. Por ejemplo, el Zero era esencialmente una aeronave deportiva de velocidad, más rápida a toda máquina y en giros que los aviones de combate estadounidenses contemporáneos; pero frágiles e inflamables. Las escuelas japonesas de pilotaje no estaban preparadas para la formación masiva de pilotos, de manera que cualquier pérdida importante de tripulaciones entrenadas se traducía en una amenaza para las agrupaciones aéreas. Después de las aplastantes victorias iniciales de Japón, su debilidad en el diseño de aeronaves y la formación de pilotos conduciría en poco tiempo a la disminución de su capacidad para impulsar una guerra aeronaval contra Estados Unidos en condiciones de igualdad[157].

En el verano de 1941, el ejército y la armada japoneses se enfrentaban a la necesidad de ir a la guerra y analizaban la mejor manera de asestar el primer golpe. Los objetivos económicos estaban muy claros; a saber, los campos petroleros de las Indias Orientales holandesas y Birmania, y las minas de estaño y plantaciones de caucho de Malasia. Pero el aspecto político de la operación era mucho más complejo. La guerra con Gran Bretaña era inevitable, ya que sus colonias serían objeto de un ataque directo, pero como sus fuerzas estaban concentradas al máximo en la lucha contra Hitler, las consecuencias eran manejables. Tampoco podía evitarse la guerra con Estados Unidos; la pregunta era cuánto podía o debía posponerse su comienzo. Así las cosas, se pusieron a examen cuatro calendarios posibles: ocupar primero las Indias Orientales holandesas y a continuación las Filipinas y Malasia, secuencia que adelantaría el enfrentamiento con Estados Unidos, al que no podía permitirse mantener su base en las Filipinas; atacar de inmediato las Filipinas y después las Indias Orientales holandesas y Malasia; comenzar con Malasia y retroceder hacia las Filipinas, con lo cual podría retrasarse el enfrentamiento con Estados Unidos; atacar simultáneamente Malasia y las Filipinas, y luego las Indias Orientales holandesas.

Se adoptó la última variante, la única en la que el ejército y la armada lograron ponerse de acuerdo; pero como ello implicaba provocar la guerra con Estados Unidos desde el principio, se requería un segundo plan capaz de neutralizar el poderío naval estadounidense en el Pacífico. Desde comienzos de siglo, la armada nipona había planeado derrotar a dicha flota atrayéndola a las aguas de Japón y someter sus fuerzas a ataques de desgaste mientras hacía sus largos viajes a través del océano. La lógica de esta estrategia se reforzaba por la adquisición en 1919 de la barrera del Pacífico central formada por las islas que antes pertenecieron a Alemania. No obstante, una guerra temprana con Estados Unidos exigía medios más expeditivos para menguar el poderío naval de ese país.

El almirante Isoroku Yamamoto, comandante de la Flota Combinada que incluía la principal fuerza de portaaviones, había estado ponderando el problema desde comienzos de 1941. En principio se oponía a una guerra contra Estados Unidos (país que conocía bien por haber sido, primero estudiante de lengua inglesa en Harvard, y luego agregado naval en Washington), porque no creía que la pequeña base industrial de Japón estuviera en condiciones de respaldar con eficacia una guerra contra una economía inmensamente superior como la de Estados Unidos. Estos criterios del oficial japonés, ampliamente conocidos, le habían granjeado enemigos tanto entre los políticos nacionalistas y sus seguidores como entre las fuerzas armadas. De hecho, en 1939 se le había enviado al mar para evitar su asesinato. Las amenazas contra su persona eran graves; en 1936, un grupo de oficiales del ejército, nacionalistas extremos, habían asesinado a varios políticos moderados (incluidos el ministro de Finanzas y un exprimer ministro) y ocupado el centro de Tokio, y solo pudieron ser aplastados después de tres días de enfrentamiento en las calles. A Yamamoto le asistía sin duda la razón, algo en lo que coincidían otros oficiales de la armada. Pero ante la determinación de un gobierno dominado por el ejército de resolver los problemas económicos de Japón mediante acciones ofensivas, el almirante se guardó sus objeciones y propuso una estrategia de ataque alternativa con el empleo de la fuerza aeronaval para destruir la flota estadounidense en el Pacífico; más exactamente contra Pearl Harbor, Hawai, su base en el Pacífico central.

Yamamoto tenía en la cabeza el ataque británico contra la flota de guerra italiana en el puerto de Tarento el 11 de noviembre de 1940, cuando aeronaves lanzadas desde el portaaviones *Illustrious* habían hundido con torpedos tres acorazados italianos, perdiendo a cambio solo dos de las veintiuna que participaron en la acción. Mientras la subdivisión aérea de la armada japonesa estaba experimentando con torpedos (el principal torpedo japonés era más rápido, de más largo alcance y portador de una ojiva mayor que los de las demás armadas), para que se movieran con estabilidad en aguas poco profundas, Yamamoto y sus asistentes analizaban la manera de trasladar la Flota Combinada a la distancia de Pearl Harbor que les permitiera asestar el golpe sin ser detectados. En octubre de 1941, los estrategas (incluido el comandante Minoru Genda, quien durante el ataque estaría al frente de la parte principal del primer escuadrón aéreo) habían elaborado un programa que llevaría a la Flota Combinada desde las aguas turbulentas de las norteñas islas Kuriles, por encima de la aislada posesión estadounidense de las Midway, y luego rumbo sur, lejos de los corredores marítimos más transitados, hasta trescientos veinte kilómetros de Hawai. La flota avanzaría con la radio en completo silencio y, de ser posible, por el borde de uno de los frentes de turbulencias comunes en el Pacífico norte que impedía el reconocimiento visual e interfería en las transmisiones. Durante el mes de octubre, el buque de pasajeros *Taiyo Mam* navegó por la ruta escogida sin avistar un solo barco.

Mientras tanto, los gobiernos estadounidense y japonés proseguían razonables intercambios diplomáticos. En junio de 1941, una comisión conjunta del ejército y la armada calculaba que las reservas petroleras se agotaban a un ritmo tres veces superior al de reemplazo, creando una situación desastrosa (con treinta y tres millones de barriles entre reservas y reemplazo, y un consumo de cuarenta y un millones de barriles) con el resultado inevitable de que Japón se quedaría sin petróleo en 1942-1943, por lo que el país solicitaba la flexibilización de los embargos comerciales estadounidenses y a cambio pondría fin a su incursión militar en el Sudeste Asiático, y hasta abandonaría la Indochina francesa[158]. Por su parte, Estados Unidos se oponían a estas medidas y en su lugar proponía un programa para resolver las disputas en toda el Asia continental, lo que

implicaba el retiro nipón de China, Indochina y Manchuria. Como era de esperar, los japoneses rechazaron la propuesta. El 4 de diciembre, una conferencia imperial tomó la decisión de ir a la guerra contra Estados Unidos empezando por un ataque contra Pearl Harbor el día 7 de diciembre. La Flota Combinada navegaba ya hacia allí.

PENETRACIÓN DE LOS CIFRADOS JAPONESES POR LOS ESTADOUNIDENSES

El ataque contra Pearl Harbor el 7 de diciembre dio lugar a una de las mayores teorías de la conspiración que registra la historia. Existen numerosas versiones, casi todas diferentes, pero la mayor parte afirma que Estados Unidos tuvo conocimiento de antemano. Dejando al margen las acusaciones de incompetencia, que no son despreciables, las dos teorías más importantes son: en primer lugar, la de que los británicos tuvieron conocimiento de antemano de las intenciones niponas, pero optaron por ocultarlo a Estados Unidos para atraerlo a la guerra; y, en segundo lugar, que el presidente Roosevelt tuvo conocimiento de las intenciones de los japoneses, pero no tomó medidas preventivas porque en ese momento necesitaba un pretexto para llevar a su país a la guerra junto a Gran Bretaña. En algunas versiones las dos teorías se superponen.

El tema es tan rico que ha dado lugar a la producción de una amplia bibliografía, si bien casi lo único en que hay coincidencia es en que, antes de diciembre de 1941, tanto los analistas criptográficos estadounidenses como sus homólogos británicos de Bletchley, leían fácilmente los cifrados japoneses. La esencia del gran misterio de Pearl Harbor radica en qué se leyó exactamente y cuándo; qué hicieron los intérpretes con lo descifrado, y cómo influyó el contenido de los cifrados en las decisiones del presidente Roosevelt, los funcionarios de su gabinete y los jefes de Estado Mayor y comandantes en la zona de operaciones.

Lo cierto es que no encaja con la historia de Midway, que empezó a desarrollarse solo seis meses después. Vale advertir que la organización a cargo del criptoanálisis que pudo haber fallado antes de Pearl Harbor fue la misma que ayudó a lograr la victoria de Midway.

Las cosas funcionaban de este modo. El criptoanálisis estadounidense difería de su equivalente británico en cuanto a organización, reclutamiento y espíritu. Bletchley se creó y fortaleció en el periodo previo al estallido de la guerra en 1939, aunando el servicio de civiles y militares, sin apenas hacer distinción de grado o rango, y con personal reclutado fundamentalmente entre jóvenes profesores de Oxford y Cambridge. La principal calificación exigida era la habilidad matemática. En el ambiente informal de Bletchley, donde primaban una gran motivación y espíritu creativo, y una elevada proporción de mujeres, algunas en cargos de responsabilidad, florecieron los romances. Hubo numerosos matrimonios entre el personal de Bletchley.

En la organización estadounidense de criptoanálisis, estrictamente dividida en la vertiente naval y la del ejército, la cooperación no era fluida, sino altamente burocrática, y dominada casi completamente por hombres. La mayor parte de los criptoanalistas estaban uniformados y la habilidad principal que se les exigía era lingüística, especialmente el dominio del idioma japonés. A diferencia de Bletchley, que tenía una elevada autoestima como entidad y cultivaba un ambiente de campus universitario, las ramas de la inteligencia estadounidense eran consideradas por el resto del ejército y la marina de guerra como agua estancada, es decir, un lugar al que iban a parar los oficiales incapaces de desempeñar tareas operativas; y estos eran conscientes de aquel estado de opinión. Es notable que, dadas las circunstancias, lograran preservar su moral profesional. Una diferencia clave entre los sistemas británico y estadounidense es que Bletchley ha pasado a formar parte de la leyenda nacional británica y encontrado su espacio en la literatura de ficción y el cine, en tanto que sus homólogos estadounidenses no gozan de la misma simpatía; lo cual no es justo, porque lo logrado por los estadounidenses fue igualmente notable, y quizá incluso más, como lo demuestra la historia de Midway.

Los orígenes de los servicios de criptoanálisis de Estados Unidos y Gran Bretaña se hallan en la Primera Guerra Mundial. El mayor Joseph Mauborgne, criptógrafo jefe de la sección de investigaciones de cifras del ejército en 1918, fue un hombre que se adelantó a su tiempo: se percató del concepto de clave aleatoria (aquella que no es recuperable mediante un

análisis de frecuencia ni siguiendo una lógica lingüística o matemática), y diseñó la «libreta desechable» que continúa siendo hasta hoy la única clave intrínsecamente indescifrable. Mauborgne llegó a ser general y jefe de señales en el ejército de Estados Unidos[159]. Otro hombre de la misma generación, pero aún más importante para la tarea del criptoanálisis en Estados Unidos, fue un civil llamado William Friedman, quien precisamente acuñó el término «criptoanálisis». Friedman, hijo de un inmigrante ruso judío y que llegó a Estados Unidos con un año de edad, se asemejaba por su carácter tanto a Dilly Knox como a Alan Turing. Tan excéntrico como estos dos, contaba con una habilidad para las matemáticas casi idéntica a la de Turing; pero lamentablemente también sufría la fragilidad psicológica de Knox. Padecía tendencias suicidas, y justo antes del estallido de la guerra del Pacífico sufrió un colapso nervioso debido al exceso de trabajo[160].

Aun así, Friedman fue en gran medida autor del más significativo éxito del criptoanálisis estadounidense: la decodificación de Purple. En octubre de 1940, el ejército y la armada se pusieron de acuerdo para establecer una división del trabajo, no con el ánimo de cooperar fraternalmente, sino porque ambos carecían de personal para concentrarse en más de una tarea. En 1938, Friedman contaba solo con ocho personas para el trabajo del Servicio Secreto de Inteligencia británico, conocido como SIS (MI6); y en diciembre de 1940, en Washington, la armada solo disponía de treinta y seis efectivos en su servicio equivalente, conocido como OP-20-G. Había más personal fuera del centro principal, tanto en las estaciones del territorio continental de Estados Unidos como en el Pacífico, pero en su mayoría eran técnicos y operadores de interceptación de mensajes[161]. El acuerdo fue que el ejército trabajaría en los materiales interceptados a las misiones diplomáticas extranjeras en los días pares del mes, y la armada en los impares. Naturalmente, la armada trabajaba al mismo tiempo con el material interceptado a la marina de guerra japonesa, mientras que al ejército no le interesaban especialmente los materiales interceptados a los ejércitos foráneos debido a que las señales eran tan débiles que se hacía prácticamente imposible componer un texto.

En la década de 1930, pese a la escasez de personal, los estadounidenses habían tenido considerable éxito en descifrar el tráfico de mensajes de la diplomacia y la armada japonesas con la ayuda de una sucesión de robos nocturnos en el consulado nipón de Nueva York. Para 1933, los criptoanalistas navales habían desentrañado la clave principal de la marina de guerra de Japón, el Blue Code [código Azul], libro de claves con cifras adicionales. Cuando en junio de 1939 este fue sustituido por el JN-25 (Código Naval japonés 25, como le denominaron los estadounidenses), otro libro de claves con adiciones más complejas, los estadounidenses tardaron en recuperarse del revés; pero en diciembre de 1940 ya habían logrado reconstruir el sistema de adiciones, los primeros grupos de miles del código y dos de las claves empleadas para operar en el sistema, todo ello con el concurso de las máquinas IBM ordenadoras de tarjetas de reciente adquisición.

En realidad, calculaban tener decodificado el sistema en su totalidad para 1941. Pero para esta fecha todo el personal de criptoanálisis de que se pudo prescindir en Washington fue desviado a una nueva tarea, la de descifrar el tráfico de mensajes diplomáticos japoneses codificados en una nueva máquina que los estadounidenses llamaron Purple. La máquina Purple (la máquina tipo 97 para los japoneses) fue diseñada para obtener el mismo resultado que la Enigma (la producción automática de un código con una cantidad casi infinita de variables), pero era diferente en su construcción: menos mecánica y le habían sustituido los rotores por un conjunto de interruptores telefónicos conectados a dos máquinas de escribir. En la primera de estas se introducía el texto que la segunda imprimía ya cifrado para su transmisión. En el intermedio, los interruptores movían la corriente eléctrica entrante para producir las sustituciones alfabéticas. Pero como el idioma japonés no es alfabético, sino silábico, se necesitaba antes redactar todos los textos en un equivalente alfabético, y por una extraña razón (similar al doble cifrado alemán del indicador seleccionado por los operadores al inicio de una transmisión) los interruptores de la máquina Purple cifraban vocales y consonantes por separado; y siendo el número de sustituciones de vocales mucho menor que el de consonantes, una vez conocido esto se encontró la forma de penetrar Purple[162].

La decodificación de Purple, cuyo producto se conoció como Magic, equivalente al Ultra británico, podría proporcionar enormes ventajas a los estadounidenses, principalmente por la posibilidad de descifrar mensajes enviados a Tokio durante la guerra por el barón Oshima, embajador nipón en Berlín, que revelaban detalles de las intenciones de Hitler y de su capacidad para llevarlas a cabo. Sin embargo, en el momento crítico, antes del ataque sorpresa de los japoneses contra Estados Unidos en diciembre de 1941, Purple reveló poco; y el JN-25, es decir, el Código Naval japonés pertinente, resultaba inútil por dos razones: primero, porque la Marina Imperial hizo todo lo posible por guardar el silencio de la radio en la etapa preparatoria del ataque contra Pearl Harbor; y segundo, porque el OP-20-G carecía del personal necesario para enfrentarse al volumen de tráfico de mensajes interceptado. El Centro Histórico de la Armada estadounidense ha logrado compilar una lista de mensajes significativos, pero no descifrados, interceptados en las semanas previas a Pearl Harbor que arrojan luz sobre lo que se sabía antes del ataque, pues de haberse leído en tiempo real algunos de ellos habrían alertado a un almirante suspicaz del peligro que acechaba a su flota. En la práctica, los mensajes fueron guardados sin decodificar ni traducir hasta septiembre de 1945, un mes después de concluida la guerra con Japón[163].

El ataque a Pearl Harbor resultó devastador no solo para la flota naval de Estados Unidos en el Pacífico, sino también para las estaciones del servicio OP-20-G allí ubicadas; pues mientras su estación hawaiana, conocida como HYPO, continuó operando, la de las Filipinas, denominada CAST, primero se replegó a un túnel en la isla del Corregidor y luego fue evacuada a Australia. De esta manera, la inteligencia naval estadounidense en el Pacífico quedó reducida a HYPO, la estación conjunta en Australia y una sección en la Oficina Británica Conjunta en Ceilán. Los británicos habían logrado algunos éxitos en el periodo entreguerras en sus ataques contra los códigos navales japoneses, pero en el clima reinante en aquel momento, cuando tanto los servicios de inteligencia como la opinión pública estadounidense se empeñaban en vengarse de los japoneses, la responsabilidad fundamental de descifrar el tráfico naval japonés recaía

sobre el OP-20-G. El comandante en jefe del Pacífico, almirante Chester Nimitz, estaba sobre ascuas respecto a una renovada ofensiva naval japonesa, aunque abrigaba la esperanza de poder beneficiarse de un error nipón, preferiblemente de una acción de la inteligencia, para infligir una derrota a su enemigo.

EVOLUCIÓN DE LA CONQUISTA JAPONESA

En las últimas semanas de diciembre de 1941 y los primeros tres meses de 1942, la ola de conquistas japonesas parecía inexorable. Los ataques lanzados desde Tailandia no tardaron en colapsar las defensas británicas en el norte de Malasia. El nuevo acorazado *Prince of Wales* y el crucero de combate *Repulse*, que operaban sin cobertura aérea para intentar interceptar los aterrizajes japoneses en la costa, fueron hundidos por bombarderos enviados desde la Indochina francesa el 10 de diciembre. La isla británica de Hong Kong y las estadounidenses Wake y Guam, todas indefendibles, cayeron el 25, 23 y 10 de diciembre, respectivamente; los cuarteles de Hong Kong y Wake ofrecieron heroica pero inútil resistencia. La invasión de Birmania se produjo en enero, y su total conquista en marzo; los reiterados intentos de una flota conjunta con fuerzas de Australia, Gran Bretaña, Holanda y Estados Unidos, llamada ABDA, para detener la campaña anfibia de los japoneses, culminaron en la batalla del mar de Java el 27 de febrero, mientras que una heterogénea colección de buques aliados, valientemente dirigida por el almirante holandés Karel Doorman, pero inferior en efectivos e imposibilitada de comunicarse entre sí, resultó aplastada. Entretanto, el general Douglas MacArthur dirigía la defensa de las Filipinas, víctima de una devastadora embestida japonesa iniciada exitosamente el 8 de diciembre con un ataque aéreo. Los defensores estadounidenses y filipinos se vieron obligados a retirarse tan pronto comenzaron los desembarcos japoneses, pero en enero lograron establecer una línea fortificada a través de la península de Batán. Allí mantuvieron una heroica defensa durante los tres meses siguientes logrando infligirle a los japoneses sus únicos reveses en tierra durante su gran campaña de conquista. Sin embargo, la continuada escasez de alimentos y

avituallamiento les condujo a la rendición en abril, y lo mismo ocurrió en mayo en la isla del Corregidor.

La derrota en el mar de Java había llevado a la destrucción de la flota de Estados Unidos en Asia, originalmente asentada en las Filipinas, de la cual solo sobrevivieron los submarinos. La flota del Pacífico, con base en Pearl Harbor, se mantuvo operativa, pero su composición se transformó con la pérdida o inutilización de sus ocho buques de guerra; de la poderosa fuerza que era había tenido que convertirse en una flota de portaaviones. Los tres portaaviones con base en Pearl Harbor (*Enterprise, Lexington* y *Saratoga*) no se encontraban allí el 7 de diciembre, y otros tres (*Wasp, Hornet* y *Ranger*) estaban lejos, de manera que la flota del Pacífico debió concentrar en estas seis unidades el resto de sus fuerzas y diseñar una nueva estrategia ofensiva, que primero detuvo y luego revirtió la arremetida nipona tras una sucesión de brillantes victorias.

En la primavera de 1942 parecían haberse cumplido todas las esperanzas de los estrategas optimistas de Japón, y haber quedado desmentidos todos los temores de sus estrategas pesimistas. Yamamoto, único almirante japonés que conocía bien Estados Unidos, había vaticinado que podría «moverse libremente durante un año o seis meses», pero que pasado este tiempo se vería la recuperación del poderío de la industria estadounidense. Sin embargo, la magnitud de la victoria nipona hacía que el desequilibrio económico pareciera irrelevante. Los estadounidenses y sus aliados europeos habían sido derrotados, y en adelante los japoneses solo tendrían que decidir dónde asestar su próximo golpe para capitalizar su éxito.

Entre los estrategas japoneses se distinguían dos escuelas de pensamiento, la «meridional» y la del «Pacífico central»; esta última completamente naval y la primera además con el componente del ejército. La escuela del Pacífico central sostenía que la fuerza aeronaval de asalto debía reanudar los ataques contra Hawai y poner fin de una vez por todas a la capacidad de la flota estadounidense para interferir en su gran estrategia para el Pacífico; mientras que la escuela meridional tenía un enfoque más indirecto, que identificaba a Australia como base potencial de una contraofensiva anglo-americana, pero también deseaba eliminar el poderío

marítimo británico en el océano Índico, lo que le permitiría debilitar la capacidad tanto británica como china de hacer la guerra en Birmania y sentar las bases para una ofensiva japonesa contra el propio Imperio británico de la India.

Al comienzo del debate, la armada pareció receptiva a las objeciones esgrimidas por la escuela del Pacífico central, y durante el mes de marzo desplegó dos fuerzas navales de asalto en el océano Índico, una de ellas bajo el mando del almirante Nagumo, quien había dirigido el ataque a Pearl Harbor, golpeado la base británica en Ceilán, hundido el portaaviones británico *Hermes*, dos grandes cruceros (*Dorsetshire* y *Cornwall*) y obligado a la escuadra de viejos acorazados clase-R a replegarse al este de África. Entretanto, otra fuerza naval de asalto más pequeña comandada por el almirante Ozawa surcaba la bahía de Bengala, había hundido en cinco días naves comerciales con un peso total de cien mil toneladas. Los que gozaban de buena memoria recordarían las hazañas del *Emden*, aunque las acciones depredadoras de Ozawa eran mucho más brutales.

Los estadounidenses, por su parte, no permanecían totalmente inactivos. El 20 de febrero, una fuerza especial organizada en torno al *Lexington* había atacado Rabaul, antigua base alemana en las islas Bismarck, y causado fuertes bajas entre los bombarderos enviados para combatirla; los japoneses perdieron dieciocho aviones y los estadounidenses dos. Más tarde, en abril, se lanzó un ataque aéreo mucho más audaz. El presidente Rooselvelt llevaba tiempo insistiendo en la conveniencia de un ataque estadounidense contra Japón, pero la misión parecía inviable porque era demasiado peligroso arriesgar los pocos portaaviones de la flota del Pacífico en las aguas internas niponas, y los aeródromos que aún le quedaban a Estados Unidos en las islas estaban demasiado distantes para el aterrizaje de los bombarderos. No obstante, a mediados de enero el capitán Francis Low, oficial de operaciones a las órdenes del almirante Ernest King, jefe de operaciones navales, propuso transportar bombarderos terrestres (cuyo alcance era muy superior a los marítimos) en un portaaviones hasta una distancia que les permitiera atacar Tokio.

La idea parecía fantástica, pero el coronel James Doolittle, uno de los pioneros de los bombarderos de entreguerras pertenecientes a la fuerza

aérea del ejército a quien se encargó planificar la misión, decidió reducir las dificultades, para lo cual seleccionó el bombardero mediano B-25 como la mejor aeronave disponible y cursó instrucciones para que dieciséis tripulaciones que se entrenaban en Florida aprendieran la técnica de los despegues en pista corta. Después de meses de preparación, las tripulaciones vieron las grúas izar sus B-25 y colocarlos a bordo del nuevo portaaviones *Hornet* en la Estación Aeronaval Alameda, en California, y partieron con rumbo desconocido. No habían sido informados de su destino. El 13 de abril, el *Hornet* y sus escoltas se reunieron con el *Enterprise* en las costas de Midway, último reducto de los puestos de avanzada estadounidenses en el Pacífico norte, y pusieron rumbo a Japón. El plan, recién comunicado a las tripulaciones, era hacer despegar los bombarderos cuando estuvieran a ochocientos kilómetros de la capital de Japón, para que, amparados en la oscuridad, lanzaran sus bombas allí y luego volaran hasta zonas de China no ocupadas por los japoneses, donde podrían hacer aterrizajes de emergencia.

Al aproximarse al punto donde debería efectuarse el despegue, los estadounidenses se percataron de que su plan había fracasado, pues previendo este tipo de bombardeo de castigo, Yamamoto alineó un piquete de barcos a una distancia de entre novecientos sesenta y mil quinientos treinta y seis kilómetros al este de las islas madre japonesas. El radar estadounidense y luego el reconocimiento visual detectaron uno tras otro los barcos del piquete. El almirante William Halsey, al mando de la fuerza especial conjunta, reconoció que los cambios en el rumbo trazado no impedirían que fuera interceptado, por lo que decidió hacer despegar de inmediato a la fuerza de Doolittle, aunque tuviera que volar mil cuarenta kilómetros en lugar de ochocientos para alcanzar su blanco y bombardear de día en lugar de hacerlo durante la noche. Pese al mal tiempo y a las olas que rompían con fuerza sobre el mascarón de proa, los dieciséis bombarderos de Doolittle despegaron sin problemas, llegaron a Tokio, lanzaron sus bombas y volaron a China; algunas tripulaciones hicieron aterrizajes de emergencia y otras debieron lanzarse en paracaídas, pero de los ochenta hombres que volaron, setenta y uno sobrevivieron[164].

El impacto material de la incursión aérea de Doolittle fue insignificante: pocos habitantes de Tokio se dieron cuenta siquiera de que habían sido bombardeados. Pero el impacto psicológico sobre el alto mando japonés fue decisivo; pues los almirantes japoneses, para quienes la protección física del emperador era el valor supremo de su credo guerrero, se sintieron deshonrados por el ataque. Habían fracasado en el desempeño de un deber primordial. De inmediato quedaron pospuestos los planes de invasión a Australia y todos los pensamientos se concentraron nuevamente en el Pacífico central con la idea de impedir definitivamente que la flota estadounidense en el Pacífico atacase a su patria. Hawai se encontraba demasiado distante de los centros de poder de la Marina Imperial, y demasiado bien defendida como para atacarla de inmediato; pero su vecina, la pequeña isla Midway, podía utilizarse para atraer a los portaaviones estadounidenses sobrevivientes con la amenaza de una invasión y destruirlos mediante la concentración de una fuerza abrumadoramente superior.

La posición estratégica de Japón en abril de 1942 le daba grandes ventajas. El principal objetivo de su guerra había sido tomar posesión del perímetro enmarcado entre la cadena de islas del Pacífico sur y central; con lo cual eliminaría el poderío naval de Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda en la zona, aislaría a China, que no podría recibir apoyo, y dominaría la larga ruta marítima de California a Australia, que con toda razón los japoneses identificaron como la base que emplearían los estadounidenses para montar una contraofensiva. Gracias a la entrega a Japón de las en otro tiempo islas alemanas, una buena parte del perímetro estaba en sus manos desde antes del comienzo de la guerra, y el resto se lo dio la captura de las islas Wake, Guam e Indias Orientales holandesas; mientras que las masas terrestres importantes dentro del perímetro, a saber, las Filipinas, Malasia y Birmania, las obtuvieron a través de otras ofensivas.

No obstante, a pesar del éxito abrumador de la campaña inicial de conquista lanzada por los japoneses, todavía en abril de 1942 quedaban brechas en su ámbito estratégico. Solo habían conquistado la mitad norte de Nueva Guinea, mientras que las islas Salomón, más allá de la cadena Bismarck, permanecían en litigio. Los estadounidenses aún podían disponer

de una ruta de acceso a los puertos australianos, rodeando la «cola del ave» que semejaba Nueva Guinea. Por este motivo, mientras preparaban la operación contra Midway, los japoneses decidieron completar su conquista de Nueva Guinea, enviando una fuerza aeronaval al mar del Coral, entre la isla grande y la costa norte de Australia, con el fin de apoderarse de Port Moresby en la costa sur y facilitar el avance de las tropas terrestres niponas a través de la cordillera central de la isla, la sierra Owen Stanley.

Japón había intervenido en el mar del Coral bombardeando Darwin, en los territorios del norte de Australia, en febrero de 1942, una semana antes de la batalla del mar de Java. Ahora su plan consistía en enviar una misión naval tripartita: una formación para el desembarco de una fuerza en Port Moresby; otra para la captura de Tulagi en las islas Salomón; y una tercera fuerza de combate con dos grandes portaaviones (*Shokaku* y *Zuikaku*) para dar cobertura a ambas operaciones. Los criptógrafos estadounidenses identificaron las intenciones japonesas, los radiolocalizadores ubicaron la posición de sus principales unidades y el almirante Nimitz envió dos de sus preciados portaaviones (*Lexington* y *Yorktown*) para enfrentarse a los intrusos.

Se produjo entonces un enfrentamiento muy confuso conocido como la batalla del mar del Coral, en el que la aviación nipona encontró un buque petrolero y un destructor estadounidenses, el *Neosho* y el *Sims*, confundió el primero con un portaaviones y el segundo con un crucero, hundió el *Sims*, causó daños al *Neosho* y regresó a su buque nodriza con gran júbilo. Los aviones estadounidenses, por su parte, se encontraron con la fuerza que daba cobertura a las lanchas de desembarco en Port Moresby, hundieron al pequeño portaaviones japonés *Shoho*, y regresaron a los suyos igualmente jubilosos. Al día siguiente, las principales fuerzas se encontraron el siguiente panorama: el *Lexington* fue hundido, el *Yorktown* y el *Shokaku* recibieron daños pero se retiraron para hacer las reparaciones, y el *Zuikaku* salió ileso. Los estadounidenses consideraron mar del Coral una victoria, ya que impidieron la captura de Port Moresby; en tanto que los japoneses, atendiendo a la pérdida de barcos, la consideraron su victoria con razón.

El balance de las dos armadas del Pacífico al final de la batalla del mar del Coral fue el siguiente: a Japón le quedaron los buques *Zuikaku,*

Shokaku, Hiryu, Soryu, Kaga, Akagi y los pequeños portaaviones *Ryujo* y *Zuiho*; en tanto que Estados Unidos se quedó con *Saratoga, Wasp, Ranger, Enterprise, Yorktown* y *Hornet*, si bien las cifras reales de fuerzas eran inferiores a las reflejadas en los documentos. De los portaaviones japoneses, el *Shokaku* se había retirado para reparaciones a Truk, en las islas Carolinas; el *Zuikaku* había perdido tantas aeronaves en el mar del Coral que debió replegarse para reacondicionamiento; los buques *Ryujo* y *Zuiho* se consideraban demasiado pequeños para participar en una importante acción naval. En cuanto a la parte estadounidense, los buques *Wasp* y *Ranger* se habían desplazado al Mediterráneo, porque el presidente Roosevelt generosamente los había prestado para el traslado de combatientes a la sitiada isla de Malta; mientras que el *Yorktown* estaba en reparaciones en Pearl Harbor, ya que después de ser alcanzado por una bomba de ochocientas libras en el mar del Coral, que penetró hasta su cuarto puente bajo cubierta, mató a sesenta tripulantes y provocó un grave incendio; el buque tenía numerosas filtraciones, y en el astillero se estimó que se necesitarían noventa días para su reparación. Sin embargo, el almirante Nimitz declaró que necesitaba su barco en condiciones operativas en el plazo de tres días. El *Yorktown* entró en el dique seco el 27 de mayo y con el trabajo de mil cuatrocientos hombres durante cuarenta y ocho horas seguidas logró salir en la mañana del día 29, y por la tarde subieron a bordo nuevos aviones para sustituir a los perdidos en el mar del Coral; a las nueve de la mañana del día 30 de mayo partió para unirse a la flota. Nimitz había organizado sus portaaviones en dos fuerzas especiales: el destacamento 16, compuesto por el *Hornet* y el *Enterprise*, bajo el mando del almirante Raymond Spruance en sustitución temporal de Halsey, quien estaba hospitalizado en tierra; y el destacamento 17, formado por el *Yorktown* y sus escoltas, al mando del almirante Jack Fletcher. La misión de estas fuerzas era encontrar a la principal flota nipona y destruirla.

Los criptoanalistas estadounidenses habían alertado al alto mando de su flota del Pacífico respecto a una inminente operación japonesa. Después de la incursión aérea contra los británicos en el océano Índico y la frustrada ofensiva del mar del Coral, era evidente que sus fuerzas navales atacarían de nuevo; el interrogante era dónde. Los estadounidenses no tenían idea del

impacto que había tenido la incursión aérea de Doolittle en el sentido del honor japonés; aunque señales japonesas interceptadas indicaban que la próxima ofensiva podría registrarse en el Pacífico central. Y hacia allí se dirigieron las fuerzas especiales 16 y 17.

MAGIC Y MIDWAY

La primera señal de que la Flota Combinada japonesa podría regresar al Pacífico central, después del apoyo brindado a las operaciones realizadas en las proximidades de las Filipinas, Malasia y las Indias Orientales holandesas de diciembre a febrero, llegó el 5 de marzo; no a través de señales de inteligencia, sino merced a un ataque aéreo japonés de poca magnitud contra Hawai. Los estadounidenses consideraron, como así fue, que el ataque había partido de las islas Marshall, desde una escala de avituallamiento en el aislado fondeadero oceánico del atolón conocido como French Frigate Shoals [literalmente, «Bajos de la Fragata Francesa»]. La importancia de la incursión aérea del 5 de marzo para el futuro fue que las estaciones estadounidenses dedicadas a la interceptación de mensajes lograron identificarlo con algo que los cifrados japoneses denominaban «operación K». El significado de K se hizo más evidente el 6 de mayo, cuando la HYPO dedujo que la K formaba parte de un indicador geográfico cifrado que representaba a Hawai. Los criptoanalistas estadounidenses empezaban a reconocer que los japoneses empleaban tres (y más tarde dos) grupos de letras para denominar objetivos geográficos; los situados en la zona de operaciones de Estados Unidos comenzaban por la A (de ahí AK por Hawai), los de la zona británica con D, y los de la australiana con R[165].

Este fue un hallazgo de suma importancia, pero su valor perdió relevancia con la introducción de nuevas medidas de seguridad en la flota japonesa, consistentes ante todo en el cambio de las señales de llamadas, tanto entre barcos, como entre estos y la costa. Estos cambios complicaron mucho la labor de los expertos en decodificación para identificar la ubicación de los barcos por separado y la composición de las flotas[166]. Y sus complicaciones aumentaron con el silencio de la radio observado por las principales unidades navales japonesas, al igual que antes de Pearl Harbor.

El 13 de marzo, los criptoanalistas estadounidenses lograron descifrar el principal Código Naval japonés, el JN-25; aunque su éxito fue efímero debido a que los japoneses adoptaron un nuevo sistema de adición de cifras a los grupos de claves. No obstante, justo antes del cambio, los estadounidenses lograron obtener una información crucial sobre las intenciones de los japoneses, a través de una solicitud de un suministro de cartas de navegación que hizo un barco no identificado, lo que a todas luces indicaba el interés de la flota nipona en las islas de Hawai y sus vecinas más occidentales, entre las que estaba Midway. De esta manera Nimitz, comandante de la flota de Estados Unidos en el Pacífico, llegó a la conclusión de que se hallaba frente a cuatro posibles operaciones japonesas: un ataque contra Midway-Hawai; un ataque contra las islas Aleutianas, separadas de la Alaska estadounidense; un ataque contra las otras islas del Pacífico central; o un nuevo ataque contra las islas de Nueva Guinea. Cualquiera de estas operaciones podía iniciarse entre el 25 de mayo y el 15 de junio[167].

Como consecuencia de las nuevas adiciones de cifras de los japoneses a su código básico (el JN-25), que daban como resultado lo que los estadounidenses llamaron JN-25B o Baker, los criptógrafos de este país no lograron descifrar las transmisiones niponas durante el mes de mayo. Sin embargo, debido a las dificultades que tuvieron los japoneses para distribuir los nuevos libros con las adiciones a lo largo de la enorme área que abarcaban sus conquistas, los transmisores individuales cometieron un error que podríamos calificar de clásico, por la de veces que ha traicionado a los codificadores: transmitir mensajes tanto en el viejo código como en el nuevo para garantizar su recepción. Los estadounidenses que ya leían el viejo código pudieron ahora leer el nuevo, de manera que a finales de mayo ya habían logrado determinar el esquema del plan enemigo que se estaba desarrollando.

La composición de la fuerza de asalto fue la primera información crucial descubierta, aunque en este caso se debió más al análisis del tráfico naval que al criptoanálisis (identificando las señales de llamada de los navíos por separado y detectando su ubicación). El 17 de mayo, el almirante King pudo exponer ante un limitado círculo una evaluación de las fuerzas

del enemigo para lo que ya se creía que era (aún sin confirmación) una ofensiva contra Midway y las Aleutianas. En el caso de Midway, consistía en cuatro acorazados, dos divisiones de cruceros y una fuerza de desembarco; en el de las Aleutianas, una división de crucero y una división aeronaval conformada por los dos viejos y pequeños portaaviones *Ryujo* y *Zuiho*, dos escuadras de destructores y una fuerza de desembarco.

Al día siguiente, 18 de mayo, King logró afinar el ámbito geográfico. Se interceptó un mensaje del almirante Nagumo, comandante de la Flota Combinada, donde se leía: «como nos proponemos lanzar ataques aproximadamente desde el nordeste de N menos dos días hasta el día N le solicito nos proporcione informes sobre el estado del tiempo tres horas antes del momento de despegue en los días mencionados». A partir de mensajes paralelos interceptados por los centros de criptoanálisis de Melbourne (CAST), y de Hawai se pudo conocer que las aeronaves japonesas para las que se solicitaba el pronóstico del tiempo debían ser lanzadas «ochenta kilómetros al noroeste de AF»[168].

AF era uno de los indicadores utilizados en los mensajes cifrados japoneses para señalar emplazamientos geográficos, o al menos eso pensaban algunos criptoanalistas estadounidenses; lamentablemente no todos pensaban lo mismo. El comandante Edwin Layton, el muy eficiente oficial de inteligencia de la flota del Pacífico, consideró que AF era un indicador geográfico y así lo informó al almirante King en Washington. Además, especificó que Midway y Hawai serían los blancos de la inminente ofensiva japonesa, y Saipán y Ominato, en las islas japonesas, los puntos de partida de las fuerzas de ataque. Esta valoración llegó en un momento en que los oficiales de NEGAT (nombre en clave del OP-20-G) estaban inmersos en un debate con la división de Planes de Guerra del almirante Richard Turner acerca de lo que se auguraba para el Pacífico.

La discusión, como suele ocurrir en las burocracias, cobró vida propia más allá de las realidades del mundo exterior. El servicio OP-20-G se había subdividido en tres ramas: la OP-20-GI (Inteligencia de Combate), la OP-20-GZ (Traducción) y la OP-20-GY (Criptoanálisis). Sus homólogos en Planes de Guerra comenzaron a discrepar con los expertos de inteligencia

sobre ciertos detalles, hasta el punto de que se desató una verdadera guerra entre ambos servicios. Finalmente, Turner, jefe de Planes de Guerra, y Redman, jefe de Comunicaciones Navales a cargo de la inteligencia naval, se enfrentaron en el tema de si el comandante japonés de la V Flota «estará al frente de alguna fuerza de las que ahora se concentran en las aguas al norte del imperio»; el almirante Turner, de más rango que Redman, obligó a este a «aceptar que sus opiniones eran las correctas». Turner adoptó el criterio (errado) de que la ofensiva japonesa sería una prolongación de la campaña del mar del Coral; Redman, por su parte, consideraba que esta se dirigía a AF, que no podía ser Nueva Guinea.

Esto ocurría en momentos en que una enorme flota japonesa se concentraba para abordar el último núcleo de poder de Estados Unidos en el Pacífico, Hawai y sus islas vecinas, con un ataque potencialmente devastador. Lo que sigue no puede ser documentado por falta de pruebas; pero lo más probable es que en el ámbito local HYPO de Hawai se tomasen medidas para resolver el problema de manera inapelable. Por entonces todavía estaba operativa una conexión por cable submarino entre Hawai y Midway, unos dos mil kilómetros hacia el oeste, a salvo de los oídos japoneses. La idea de utilizarla para engañar al enemigo se atribuye al capitán Joseph Rochefort, el enérgico jefe de HYPO. Se cuenta que, con el consentimiento del almirante Nimitz, fue enviado ese 18 o 19 de mayo un mensaje por cable desde Pearl Harbor a Midway con instrucciones al cuartel de la pequeña isla de informar, mediante señales de radio y en lenguaje sencillo, sobre una supuesta escasez de agua. El 22 de mayo, CAST, en Melbourne, informó de la interceptación de un mensaje de la inteligencia naval japonesa en Tokio (KIMIHI) que decía lo siguiente: «La unidad aérea AF envió el siguiente mensaje [a Pearl Harbor el 20 de mayo] “Respecto al informe de esta unidad fechado el 19, en estos momentos solo queda agua para dos semanas. Por favor, suministrar de inmediato”». CAST añadió: «Se ha solicitado [a Pearl Harbor] comprobar este mensaje, y de ser auténtico confirmar identidad “AF” como Midway»[169].

Ahora sí se conocía el objetivo de la inminente ofensiva japonesa: Midway. Otros mensajes descifrados identificaban las Aleutianas como un

objetivo secundario; esta amenaza podía pasarse por alto porque allí ni siquiera había cuarteles, pese a que las islas eran territorio soberano de Estados Unidos.

Por último, el 25 de mayo, la estación HYPO logró decodificar el cifrado sobre la armada japonesa. Aplicando lo decodificado a otros mensajes interceptados anteriormente, Rochefort en Hawai pudo determinar que el ataque contra las Aleutianas comenzaría el 3 de junio, y la ofensiva contra Midway al día siguiente. Por lo tanto, Nimitz, quien tenía mucha confianza en sus decodificadores y analistas de inteligencia, convocó a sus fuerzas para hacer frente a la amenaza. El destacamento 16 (*Hornet* y *Enterprise*) fue devuelto a Pearl Harbor el 26 de mayo para alistarse con vista a la batalla. El destacamento 17 (*Yorktown*) ya se encontraba allí reparando los daños sufridos en el mar del Coral. Igualmente, colocó una barrera de submarinos al noroeste de Midway con el fin de detectar el acercamiento de cualquier fuerza de asalto nipona[170].

En esta etapa, el general MacArthur, quien estaba al mando en el suroeste del Pacífico, prestó una importante ayuda a las contramedidas de Nimitz con la recomendación de emitir señales de radio engañosas que hicieran pensar a los japoneses que un grupo aeronaval se encontraba todavía en el mar del Coral. Nimitz estuvo de acuerdo, por lo que el crucero *Salt Lake City* y la gabarra *Tangier* partieron rumbo al sur de Nueva Guinea intercambiando mensajes de radio que simulaban ser transmisiones de portaaviones.

Fue una suerte que el OP-20-G y sus estaciones periféricas, por lo que fuera, hubieran determinado a finales de mayo lo que se proponían los japoneses, porque a partir de entonces el ámbito de la inteligencia se volvería hostil a los estadounidenses. Los japoneses observaron el silencio de la radio, tal como habían hecho antes de Pearl Harbor, mientras sus servicios de escucha que se mantenían alertas y en busca de cualquier reacción de Estados Unidos al envío de la fuerza de ataque de Midway desde el mar Interior, comenzaron a informar acerca de un significativo aumento de lo que identificaron como mensajes «urgentes» desde Pearl Harbor. La inteligencia japonesa también tomó nota del avistamiento de patrullas aéreas estadounidenses distantes al oeste de Midway y de la

interceptación de mensajes de un submarino estadounidense que patrullaba la ruta de la flota de desembarco de Midway. Por razones inexplicables, el almirante Yamamoto no transfirió la información a la fuerza de asalto de Midway. Posiblemente quería evitar que esa fuerza violara el silencio de la radio con una solicitud de aclaración; pero independientemente del motivo el resultado fue que el almirante Nagumo y sus fuerzas aeronavales continuaron viaje hacia Midway ajenos a la concentración de una fuerza estadounidense de respuesta[171].

La complejidad del entramado de la inteligencia en los primeros días de junio hace difícil su exposición. El señorío de los japoneses en la enorme extensión del océano Pacífico y las costas circundantes se expandía sin freno. Indochina estaba bajo su control, merced a la complacencia del gobierno francés de Vichy. La costa de China también estaba ocupada por los japoneses. Birmania y la Malasia británica habían caído recientemente en manos niponas. La India británica y Ceilán, así como las aguas circundantes del océano Índico, estaban bajo amenaza de invasión después de un vigoroso ataque naval. Las Indias Orientales holandesas habían sido ocupadas, al igual que la mayor parte de la Nueva Guinea australiana y sus islas adyacentes. Las islas del Pacífico central, entregadas a Japón después de 1918 o arrancadas a estadounidenses y británicos en los primeros meses de la presente guerra, eran ya bastiones oceánicos japoneses. La propia Australia, cuyos territorios septentrionales ya habían sido blanco de los bombardeos nipones, se hallaba a la defensiva contra la invasión; y Filipinas (bajo protección estadounidense) acababa de capitular. Lo único que quedaba a los enemigos de Japón como puntos de resistencia a lo que se presentaba como un avance inexorable hacia la dominación del Pacífico era el archipiélago hawaiano de Estados Unidos y, en su periferia, la isla de Midway.

LA BATALLA DE MIDWAY

Sin embargo, la supervivencia de Midway simplificaría la subsiguiente campaña y batalla en beneficio de Estados Unidos; porque a menos que los japoneses intentaran un asalto directo contra Hawai, empresa de por sí poco

probable, Midway era el único lugar digno de su atención al norte del ecuador (excepto las inhóspitas y casi deshabitadas islas Aleutianas). Y como todas las informaciones de inteligencia recientes, en todas sus formas (mensajes decodificados, análisis de tráfico y avistamientos), situaban el grueso de la armada japonesa en sus islas madre o muy cerca de ellas, cualquier operación inminente debía ser lanzada al norte del ecuador. De manera que Midway debía de ser el blanco; conclusión que estaba respaldada por el trabajo de los servicios OP-20-G, HYPO y CAST, y que permitió a King y Nimitz concentrar tranquilamente las fuerzas restantes de la flota del Pacífico al oeste de Hawai.

El plan diseñado por Yamamoto se proponía sembrar la confusión. Su flota fue dividida en seis formaciones separadas, cada una dedicada a un objetivo geográfico o blanco operativo diferente. Aunque la armada japonesa se había creado según el modelo occidental (con asesores occidentales, sobre todo británicos), sus métodos operativos seguían siendo esencialmente orientales. Sus jefes conocían perfectamente las doctrinas occidentales de singularidad de objetivo y concentración de fuerzas, pero no habían logrado despojarse de la antigua noción oriental sobre el valor de la complejidad y la dispersión. Por lo tanto, Yamamoto envió por delante un primer grupo de fuerzas compuesto por diez submarinos para que patrullara la zona de Midway. En segundo lugar, organizó una fuerza de ocupación de transportes para Midway, enviando a la fuerza de desembarco y sus escoltas, más dos acorazados y dos cruceros para proteger a los escoltas. En tercer lugar, envió la fuerza aeronaval de ataque, comandada por Nagumo y conformada por cuatro grandes portaaviones: *Akagi, Kaga, Hiryu* y *Soryu*. El cuerpo principal, bajo su propio mando, estaba integrado por un crucero ligero, un portaaviones ligero y tres acorazados, incluido el recién construido *Yamato*, que con sus setenta mil toneladas y sus cañones de 18 pulgadas, era el acorazado más poderoso del mundo. Y, por último, la fuerza de la zona septentrional, con cuatro acorazados y dos portaaviones ligeros. La complejidad es aún mayor si se tienen en cuenta las subdivisiones: se calcula que en total había «dieciséis grupos diferentes de acorazados operando según un complejo plan diseñado por el capitán

Kuroshima Kamato, primer oficial de operaciones del almirante Yamamoto»[172].

Pero la complicación era irrelevante. Después del desastre de Pearl Harbor, la destrucción de la fuerza aérea en las Filipinas, la derrota en el mar de Java y el empate en la batalla del mar del Coral, los estadounidenses que comandaban la flota del Pacífico carecían del volumen de fuerzas necesario para operaciones de distracción. Como un jugador con una última carta en la manga, Nimitz tuvo que apostarlo todo a que el enemigo aparecería en Midway, un juego que por lo demás no era a ciegas, pues los servicios de inteligencia estadounidenses habían contado las cartas. A finales de mayo ya estaban hechas las apuestas; el resultado dependería de cómo se jugara.

Las dos fuerzas especiales aeronavales de Estados Unidos zarparon de Hawai rumbo a Midway en los días finales del mes de mayo; el *Enterprise* y el *Hornet* (destacamento 16) el día 28 de mayo, y el *Yorktown* (destacamento 17), reparado a toda prisa, el día 30. Probablemente, la contrainteligencia japonesa se percató de los movimientos estadounidenses, porque sus analistas de tráfico habían informado a finales de mayo de que, de ciento ochenta mensajes estadounidenses originados en Pearl Harbor, setenta y dos estaban encabezados por el término «urgente», mientras que el destacamento de inteligencia en la recién capturada isla Wake informó de que los aviones patrulla estadounidenses estaban operando en su zona, y que la fuerza de desembarco de Midway, que había salido de Saipán el 28 de mayo, había detectado una transmisión urgente del submarino estadounidense que parecía estar siguiendo su avance[173]. De manera que algo sabían los japoneses; pero los estadounidenses sabían más: fuerza enemiga, hora y lugar. Más importante aún: un mensaje interceptado por HYPO revelaba la fecha de partida de un petrolero japonés, que se creía formaba parte de la fuerza de ataque contra Midway, y sugería, por su velocidad de desplazamiento, el 30 de mayo como fecha de llegada a las proximidades de Midway.

Otras muchas informaciones colaterales procedentes de diversas fuentes interceptadas en los tres primeros días de junio confirmaban, si bien de manera imprecisa, los movimientos y propósitos de la flota enviada a

Midway. Más tarde, el 3 de junio, a las 6.04, hora de Midway, un hidroavión de reconocimiento tipo Catalina que patrullaba desde Midway informó de que «numerosos aviones se dirigen a Midway desde los 320 [grados] distante 270 kilómetros»[174]. El piloto era el alférez Jack Reid, quien había decidido prolongar su reconocimiento unos minutos más. Reid dijo a su copiloto, «¿Ves tú lo que yo veo?», a lo que el aludido respondió, «¡Claro que sí!». Ante ellos, hasta donde alcanzaba su vista, se extendía una enorme concentración de acorazados. De inmediato comprendieron que estaban ante una parte de la flota de ataque lanzada contra Midway.

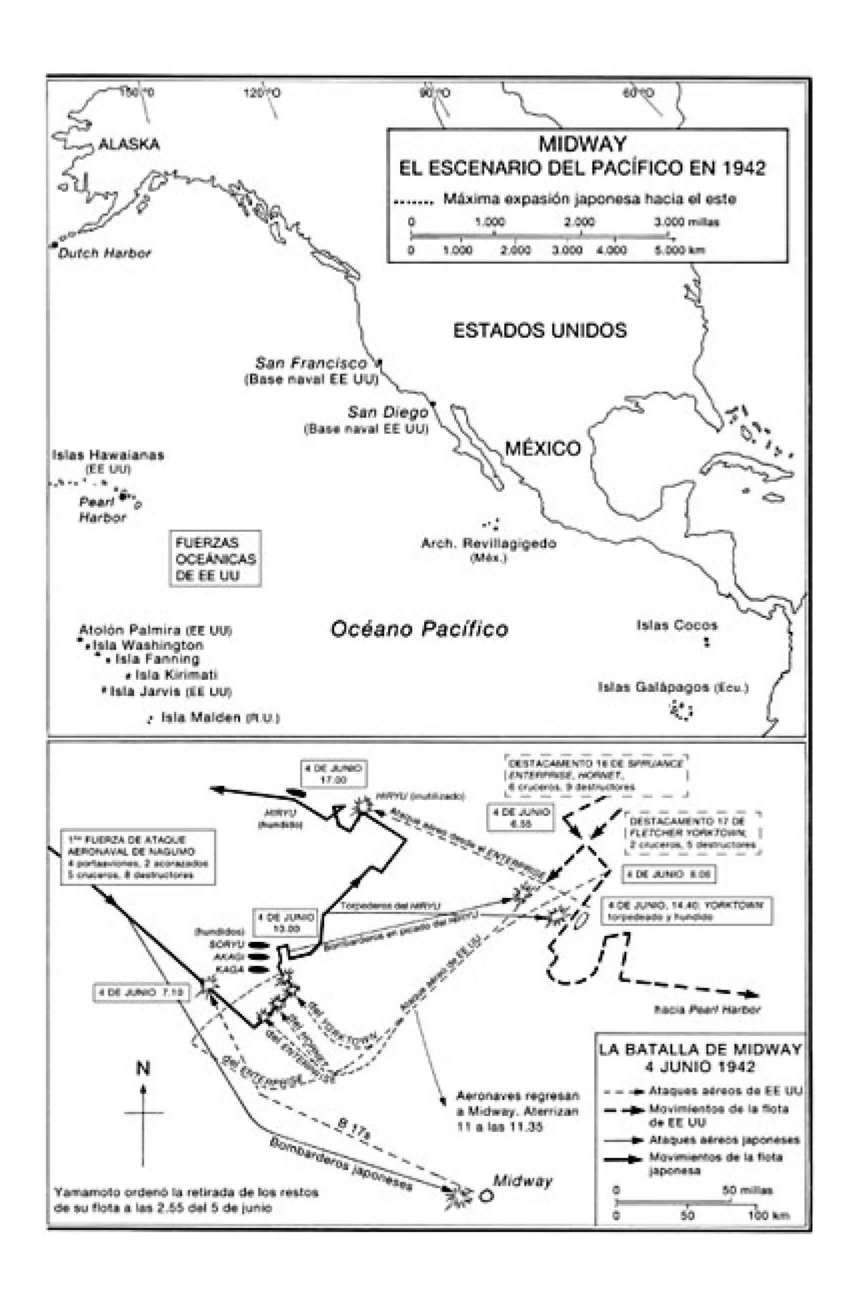
En realidad, lo que Reid y su compañero en el avión habían visto era tan solo el primer bloque de la fuerza de ocupación de Midway. Al recibir su informe de avistamiento, el capitán Cyril Simard, al mando en la isla Midway, ordenó a nueve de los quince bombarderos Flying Fortress estacionados en la pista emprender el ataque. El Fortress, avión de cuatro motores utilizado por la fuerza aérea del ejército, operaba a gran altura y podía golpear sus blancos con gran precisión; pero para los pilotos del ejército siempre era difícil bombardear en el mar, y el 3 de junio no fue una excepción. A su regreso informaron haber hecho blanco sobre dos acorazados o cruceros pesados y dos transportadores, pero no había ninguno de estos barcos en la zona: en realidad, no habían hecho blanco alguno. A la mañana siguiente, cuatro hidroaviones tipo Catalina, equipados con radar y torpedos, y volando a baja altura, hicieron algo mejor: dañaron un petrolero; pero el ataque no detuvo el avance de la fuerza de ocupación que navegaba hacia Midway.

Es más, puede que reafirmase a Nagumo en su intención de atacar Midway con sus fuerzas aeronavales. Chuichi Nagumo era un campechano lobo de mar, muy admirado en la armada japonesa por su franqueza y su reputación como combatiente. Había sido un gallardo capitán de destructor y no se mostraba nada impresionado por el poderío naval estadounidense, asunto en el que discrepaba con Yamamoto. No obstante, pese a haber comandado el grupo aeronaval que atacó Pearl Harbor, no era especialista en portaaviones y no parecía tener una comprensión clara de la aviación naval. Además, «al frente de la flota en tiempo de guerra siempre se mostraba titubeante, nunca estaba completamente seguro de lo que debía

hacer»[175]. Después de Pearl Harbor, cuando Genda, el jefe del ataque aéreo, le instó a asestar un «un segundo golpe», él ya se había preparado para dormir sobre sus laureles y retirar la flota de portaaviones a distancia segura; aunque, como sabemos ahora, podría haber atacado de nuevo con impunidad. En definitiva, su inseguridad y las decisiones erróneas tomadas durante la batalla de Midway contribuyeron a privar a Japón de su victoria.



Midway, el escenario del Pacífico, 1942.



150°O
120°O
90°O
60°O
MIDWAY
EL ESCENARIO DEL PACÍFICO EN 1942
Máxima expasión japonesa hacia el este
0 1.000 2.000 3.000 millas
0 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000 km
ALASKA
Dutch Harbor
ESTADOS UNIDOS
San Francisco
(Base naval EE UU)
San Diego
(Base naval EE UU)
MÉXICO
Islas Hawaianas
(EE UU)
Pearl Harbor
FUERZAS OCEÁNICAS DE EE UU
Arch. Revillagigedo
(Méx.)
Océano Pacífico
Islas Cocos
Atolón Palmira (EE UU)
Isla Washington
Isla Fanning
Isla Kirimati
Isla Jarvis (EE UU)
Isla Malden (R.U.)
Islas Galápagos (Ecu.)
4 DE JUNIO 17.00
HIRYU (inutilizado)
HIRYU (hundido)
DESTACAMENTO 16 DE SPRUANCE ENTERPRISE, HORNET, 6 cruceros, 9 destructores
4 DE JUNIO 6.55
DESTACAMENTO 17 DE FLETCHER YORKTOWN, 2 cruceros, 5 destructores
1ª FUERZA DE ATAQUE AERONAVAL DE NAGUMO
4 portaaviones, 2 acorazados
5 cruceros, 8 destructores
4 DE JUNIO 8.06
Torpederos del HIRYU
4 DE JUNIO 13.00
4 DE JUNIO, 14.40: YORKTOWN torpedeado y hundido
(hundidos)
SORYU
AKAGI
KAGA
4 DE JUNIO 7.10
hacia Pearl Harbor
N
Aeronaves regresan a Midway. Aterrizan 11 a las 11.35
B 17s
Bombarderos japoneses
Midway
Yamamoto ordenó la retirada de los restos de su flota a las 2.55 del 5 de junio
LA BATALLA DE MIDWAY
4 JUNIO 1942
Ataques aéreos de EE UU
Movimientos de la flota de EE UU
Ataques aéreos japoneses
Movimientos de la flota japonesa
0 50 millas
0 50 100 km

En la madrugada del 4 de junio, exactamente a las cuatro y media, los cuatro portaaviones de Nagumo lanzaron setenta y dos bombarderos del tipo Val y Kate, escoltados por treinta y seis cazas Zero, para atacar Midway. El Val era un avión ambivalente: un bombardero en picado, pero también de alto nivel, con una velocidad de trescientos veinte kilómetros por hora y un radio de alcance de mil doscientos ochenta kilómetros; superior a su equivalente estadounidense, el Douglas Dauntless. El Kate era un lanzatorpedos que también podía lanzar bombas; desarrollaba la misma velocidad que el Val, pero tenía menor alcance; aunque también era superior a su equivalente estadounidense, el Douglas Devastator. La aviación de Nagumo, dirigida por el teniente Joichi Tomonaga, tenía que volar doscientas setenta y seis millas náuticas (cuatrocientos noventa y siete kilómetros) hasta su objetivo, lo que estaba dentro de su radio de alcance operativo; pero a diferencia de los modernos aviones transportados, carecía de radar, de manera que el vuelo de regreso al buque nodriza era peligroso. Había otras diferencias importantes entre la situación en aquellos momentos y la de hoy en día. Los portaaviones de la Segunda Guerra Mundial eran de «puente recto», a diferencia de los buques modernos de «puentes en ángulo», que permiten estacionar los aviones recuperados fuera de la ruta de los que aún deben aterrizar. Los aviones que llegaban debían aterrizar teniendo los que les antecedieron aparcados delante, salvo cuando se pudo enviar a los recién llegados hacia abajo en los ascensores que conducían al hangar del segundo puente; de manera que el aterrizaje no estuvo nunca exento de dificultades. Existía el peligro de que un avión próximo a aterrizar no acertara a atrapar el cable de sujeción con su gancho y se estrellara contra otra aeronave estacionada; también existía la posibilidad de que una aeronave enemiga sorprendiera al portaaviones con una buena parte de su escuadrón aéreo sobre el puente y otros aterrizando.

La verdadera seguridad de una formación aeronaval estriba en no ser descubierta por el enemigo. Sin embargo, la actividad de decodificación de Joseph Rochefort y sus asistentes de HYPO en Hawai hizo posible que Nimitz y sus dos fuerzas especiales conocieran la ubicación de la flota de portaaviones de Nagumo antes de que esta fuera avistada por el avión tipo Catalina procedente de Midway el 3 de junio. Ya Nimitz había pronosticado

que el 4 de junio de 1942, a las siete de la mañana, hora local, la fuerza japonesa de asalto estaría a doscientos ochenta kilómetros de Midway, rumbo 325 °. «Este pronóstico fue el más contundente *golpe* de la inteligencia en toda la historia naval»[176].

Más tarde, la inteligencia táctica confirmaría el pronóstico. Una estación de radar de la isla detectó a las cinco y media de la mañana las ciento ocho aeronaves lanzadas por la flota de Tomonaga que volaban hacia Midway; luego las perdió, hasta que fueron identificadas nuevamente por un radar marítimo. Informada sobre «numerosas naves aéreas no identificadas moviéndose con rumbo 310 grados, distancia 149 kilómetros», Midway lanzó a un tiempo todos sus cazas, seis aviones Wildcat y veinte Buffalo para interceptar a los Marauder.

Los Wildcat y los Buffalo, manejados por pilotos del cuerpo de Marines de Estados Unidos, eran obsoletos e inferiores en número y calidad a los Zero, así que solo nueve de ellos sobrevivieron. La aviación de Tomonaga causó muchos daños superficiales, pero también sufrió grandes pérdidas debido al fuego antiaéreo y no logró poner fuera de combate a la base de Midway. Al emprender su vuelo de regreso al *Hiryu*, Tomonaga informó a Nagumo de que era necesario lanzar un segundo ataque. Entretanto, más de una hora antes del ataque de la fuerza aérea de Tomonaga, el avión Catalina pilotado por Reid había avistado la fuerza de Nagumo; en este momento, la aviación de Tomonaga no había regresado todavía a sus buques nodriza. A las 5.34 de la mañana, encontrándose a trescientos veinte kilómetros al noroeste de Midway, el Catalina envió un breve mensaje cifrado avisando de «portaaviones enemigos»; y a las seis menos cuarto informó, en lenguaje llano interceptado por el centro de información de combate del *Enterprise*, de que «numerosos aviones enemigos se dirigen a Midway con rumbo 320 grados, a 240 kilómetros de distancia», lo que venía a ser una confirmación casi exacta del pronóstico de HYPO. Por último, a las seis y media, el Catalina, cuya tripulación merecía catalogarse como una de las unidades más eficientes en su misión de reconocimiento, envió un mensaje acerca de «dos portaaviones y acorazados con rumbo 320 grados, a distancia de 288 kilómetros, derrotero 135 grados, velocidad 25 nudos». El único dato falso en el aviso del Catalina fue el de los acorazados. Es posible que el piloto

contara mal el número de portaaviones, que de hecho eran cuatro, o que confundiera los portaaviones con acorazados.

Pese a ser detectado por las fuerzas de Nagumo y pese a su poca velocidad, el Catalina logró escapar, pero poco después aparecieron otras aeronaves estadounidenses pertenecientes a los escuadrones de bombarderos con base en tierra, justamente en Midway, que el capitán Simard había lanzado antes de la llegada de Tomonaga. Fue precisamente la ausencia de estas aeronaves la que motivó la advertencia de Tomonaga respecto a la necesidad de otro ataque, sin pensar que pudieran estar en camino para interceptar buques nodriza japoneses, como lo estaban. Poco después de las siete en punto tuvo lugar el ataque de seis bombarderos en picado tipo Avenger y cuatro bombarderos Marauder B-20 de mediano porte. Aunque bastante rápidos para la época, los Avenger eran demasiado pocos para aplastar la defensa, y cuatro fueron derribados por el fuego de las antiaéreas o por cazas. Los Marauder, equipados con lanzatorpedos improvisados, lanzaron fuertes ataques, pero sin éxito; dos fueron destruidos. Justo antes de las ocho en punto, un escuadrón de aviones del cuerpo de Marines de Midway (dieciséis bombarderos en picado tipo Dauntless y siete obsoletos Vindicator) continuaron el asalto. El Dauntless era un robusto y moderno bombardero que muy pronto cobró fama como la mejor pieza aeronaval estadounidense de ataque en el Pacífico, pero los pilotos marines de Midway no estaban familiarizados con él, por lo que el comandante del escuadrón no intentó el bombardeo; seis de sus Dauntless fueron derribados y dos dañados. No lograron acertar ningún blanco. Finalmente, cerca de las ocho y diez, los quince Flying Fortress de Midway aparecieron a seis mil metros de altura, lanzaron una concentración de bombas pesadas sobre el grupo de portaaviones y partieron, ilesos y creyendo que habían hecho impacto en varios buques; se equivocaban.

Ninguna de las aeronaves de Midway había causado daños a los barcos de Nagumo, aunque habían provocado la muerte de algunos marinos. No obstante, sí lograron ofuscar al almirante japonés, hombre más impulsivo que analítico, quien ahora permitió que los acontecimientos y no la razón determinaran sus acciones de respuesta. Ciertamente se encontraba ante un dilema: el objetivo de la operación contra Midway no era destruir las

defensas de la isla ni ocuparla, sino atraer a los portaaviones estadounidenses a la lucha, y el avance hacia Midway no era más que la antesala de la trampa. Aunque aún no había señal de los portaaviones estadounidenses en las proximidades, el deber de Nagumo, como comandante de la flota, era mantener sus buques listos para una batalla de portaaviones si se producía. Por otro lado, también se esperaba que diera cobertura a la fuerza de desembarco que los defensores de Midway podrían derrotar si todavía estaban activos; aparte de que podrían lanzar un cuarto ataque contra los barcos de Nagumo.

Dadas las circunstancias, a las siete y cuarto de la mañana el almirante decidió «abrir el juego», que en la jerga americana significaba modificar la disposición de los puentes de despegue en sus cuatro portaaviones preparados para un ataque contra barcos, cambiándola por la disposición necesaria para repetir el ataque contra Midway. Esto requería que los lanzatorpedos fueran equipados con bombas y los bombarderos en picado con las correspondientes bombas de fragmentación en lugar de las bombas antiblindaje, trabajo que exigía tiempo, especialmente por la necesidad de mover los aviones desde el puente hasta los hangares. Al momento de emprender estas labores, comenzaron a llegar los aviones enviados por Tomonaga a Midway y los Zero de la patrulla aérea de combate para reabastecerse. A las siete y veintiocho, mientras se realizaba esta compleja actividad, Nagumo supo que al fin se aproximaban los barcos estadounidenses de superficie. Un hidroavión catapultado desde el crucero *Tone*, silencioso hasta entonces, de pronto informó: «el avistamiento de lo que parecen ser diez barcos de superficie enemigos con rumbo 10 grados y velocidad superior a 20 nudos». Debido a problemas surgidos durante la operación de catapultado, el hidroavión del *Tone* había partido con media hora de retraso y ahora ya estaba casi al límite de su radio de reconocimiento.

La noticia llegó a Nagumo en el peor momento posible, cuando sus puentes estaban abarrotados de aviones recién aterrizados y las mangueras de abastecimiento de combustible desplegadas. Muchos de sus aviones de combate estaban abajo, en los hangares, cambiando los torpedos por bombas o un tipo de bomba por otro; sin embargo, en lugar de tomar con

determinación la decisión obvia de lanzar un golpe contra los barcos, Nagumo titubeó. Evidentemente, pensó que podía cubrirse preparándose para dos misiones al mismo tiempo, de manera que a las ocho menos cuarto dio instrucciones a la flota de «prepararse para atacar a unidades de la flota enemiga, dejando los torpedos en aquellos aviones donde todavía no hayan sido cambiados por bombas»[177]. Luego, una idea cruzó rápida por su mente, así que le pasó al hidroavión del *Tone* el siguiente mensaje de radio: «Precise el tipo de barcos y manténgase en contacto».

Quizá Nagumo pensó que el hidroavión del *Tone* podía no haber encontrado a los portaaviones estadounidenses. De cualquier manera, como para reivindicar su decisión de preservarse cierta capacidad para reanudar el asalto contra Midway, se produjo en ese momento el último ataque desde la isla con aviones Dauntless, Vindicator y Flying Fortress, que, aunque fallido, logró al menos modificar la formación de la flota y deteriorar aún más la capacidad de Nagumo para analizar la situación táctica. A las 7.58 horas, el hidroavión del *Tone* informó de que la flota enemiga había cambiado su rumbo de 150 ° a 180 °. Al punto, Nagumo le exigió que «informe del tipo de barcos», a lo que el hidroavión respondió a las 8.09 que «el enemigo está compuesto de cinco cruceros y cinco destructores». La ansiedad de Nagumo pareció calmarse, especialmente cuando a las 8.29 las últimas salpicaduras causadas por las bombas de los Flying Fortress de Midway desaparecieron en el mar sin provocar daños; la actividad de abastecimiento de combustible y equipamiento de las aeronaves casi había terminado y el momento de peligro parecía haber pasado.

Pero a las ocho y veinte, antes de alejarse los aviones Fortress, el hidroavión del *Tone* comenzó a radiar insistentemente que «el enemigo viene acompañado de lo que parece ser un portaaviones cerrando la marcha». Nagumo había cometido un error cuya gravedad se revelaría en los próximos ochenta minutos. No puede responsabilizarse totalmente al hidroavión del *Tone* por su tardío reconocimiento del peligro, dado que, aunque ese 4 de junio de 1942 era un día era soleado y radiante, en esa zona del Pacífico el cielo estaba salpicado de nubes, por lo que incluso los estadounidenses que ese día despegaron de Midway veían aparecer y desaparecer los barcos japoneses detectados con tal rapidez que se prestaba

a confusión. Las nubes interferían su campo visual, negándoles la posibilidad de una vista panorámica, y el hidroavión del *Tone* había sido víctima del mismo espejismo.

Aunque comprensibles, las consecuencias del informe incompleto fueron desastrosas. En la hora y veintisiete minutos transcurridos desde las 7.28 y las 8.55, desde el primer avistamiento de las fuerzas especiales americanas y la recepción del último terrible mensaje del hidroavión del *Tone* de que «diez aviones torpederos enemigos se dirigen hacia usted», Nagumo, de haberlo pensado mejor, podría haber situado su flota en posición de defensa, preparado sus aviones bombarderos y torpederos para un ataque contra barcos y haber tenido la patrulla aérea de combate abastecida de combustible y en el aire. Pero tal como ocurrieron las cosas, aunque la mayor parte de sus Zero estaban abastecidos y volando en el momento crítico, el resto de sus aviones estaban bajo los puentes o en proceso de traslado abajo, con las mangueras y la artillería dispersas en los puentes de aterrizaje de sus cuatro portaaviones.

Al mando de los buques *Enterprise* y *Hornet* estaba Spruance, quien como no podía darse el lujo de titubear, había reaccionado de manera resuelta al informe recibido a las 5.34 del Catalina procedente de Midway sobre la proximidad japonesa. Primero, decidió acortar la distancia a no más de ciento sesenta kilómetros antes de hacer el lanzamiento, y cuando tuvo noticias del ataque de Tomonaga contra Midway, decidió adelantarlo calculando que de esta forma podría atrapar a las aeronaves japonesas durante el aterrizaje o mientras esperaban ser abastecidas o equipadas. Fue una observación perspicaz. Poco después de las seis en punto, pese a que sus pilotos debían volar ahora doscientos ochenta kilómetros en lugar de ciento sesenta, determinó adelantar el lanzamiento de las nueve a las siete de la mañana. Por su parte, Fletcher, comandante del *Yorktown* (destacamento 17), que operaba al norte del destacamento 16, decidió aguantarse, porque consideraba que en el mar del Coral se había lanzado demasiado pronto y no quería repetir el error.

La fuerza de asalto de Spruance estaba casi emparejada en cuanto a efectivos con el *Enterprise* y el *Hornet*, a saber, sesenta y siete bombarderos en picado tipo Dauntless, veintinueve aviones lanzatorpedos Devastator y

veinte cazas Wildcat para escoltar a las fuerzas. A los primeros en volar se les ordenó dar vueltas en espera del lanzamiento de todas las fuerzas, de manera que los portaaviones pudieran concentrar el golpe. Sin embargo, a las 7.45, preocupado porque sus primeros aviones pudieran quedarse sin combustible, Spruance les ordenó poner rumbo a los japoneses, y a las 8.06 todos volaban hacia su objetivo. En el aire había seis escuadrones: Bombing 6, Scouting 6 (bombarderos) y Torpedo 6 procedentes del *Enterprise*; Bombing 8, Scouting 8 y Torpedo 8, del *Hornet*, acompañados por los cazas de los escuadrones Fighting 6 y 8 que en ese momento no estaban volando en patrullas aéreas de combate.

En 1942 despegar de un portaaviones era casi una proeza. El piloto llevaba al avión al máximo de revoluciones, soltaba los frenos y aceleraba a lo largo del puente, recogiendo la palanca de mando en el momento de cruzar la proa; bastaba un fallo de motor o un error en la maniobra para que cayera al mar. Todos los aviones del destacamento 16 despegaron sin tropiezos y después de formar; sesenta y siete bombarderos en picado Dauntless, veintinueve lanzatorpedos Devastator y veinte cazas salieron rumbo a la posición en que se estimaba encontrarían a Nagumo.

Las circunstancias, sin embargo, impedirían una llegada concentrada. Al comienzo, Spruance decidió enviar delante a los primeros cuatro escuadrones, porque la espera dando vueltas equivalía a desperdiciar el valioso combustible. Más tarde, a las nueve y cinco, cuando ya se desplazaban hacia su blanco, Nagumo, advertido de su acercamiento por los aviones de reconocimiento, cambió el rumbo de nordeste a sudeste. A las nueve y veinte, cuando los bombarderos en picado del *Hornet* llegaron a la posición indicada, no encontraron nada; por lo que el jefe de la formación Bombing 8 resolvió que Nagumo debía de estar navegando hacia Midway, regresó y dirigió su escuadrón al sur. Pero las aeronaves casi no tenían combustible, así que quince de ellas se vieron obligadas a aterrizar en la isla, mientras el resto regresaba a sus portaaviones; excepto los cazas Wildcat, que se precipitaron todos al mar con los tanques vacíos.

Los lanzatorpedos del *Hornet*, encabezados por el teniente comandante John Waldron, se habían separado de los bombarderos en picado, pero al acercarse al objetivo vieron humo de chimenea en el horizonte y se dieron

la vuelta para investigar. Al acercarse a los portaaviones japoneses a nivel del mar para lanzar sus torpedos fueron atacados por los sesenta aviones Zero de la patrulla aérea de combate. En pocos minutos fueron derribados los Devastator, sin haber hecho blanco; solo un piloto logró sobrevivir. El escuadrón Torpedo 8 fue seguido en breve por el Torpedo 6 del *Enterprise*, que también había perdido sus quince escoltas. Al intentar una maniobra favorable de acercamiento, los Devastator atrajeron a los Zero, que acababan de destruir al Torpedo 8, y fueron masacrados. Sobrevivieron únicamente cuatro de un total de quince, sin que lograran hacer blanco. Por último, cerca de las diez en punto apareció el escuadrón de torpedos del *Yorktown*, VT-3, pero al ser atacado a nivel del mar por la patrulla aérea de combate nipona, perdió siete de doce aeronaves y no logró hacer nada.

Pero no fue inútil la inmolación de los lanzatorpedos, porque al descender al nivel del mar para hacer sus lanzamientos, arrastraron a la patrulla aérea de combate japonesa fuera de la protección que les ofrecía su elevada altitud; así que cuando a las 10.25 se acercó otra oleada de aeronaves estadounidenses para bombardear desde cuatro mil metros de altura, los cuatro portaaviones de Nagumo estaban indefensos, con sus cubiertas atestadas de aviones en espera de ser lanzados, cubiertos de mangueras de combustible y llenos de torpedos y bombas. El *Agaki* fue el primero en sentir el impacto. El jefe de Estado Mayor de Nagumo, Ryunosuke Kusaka, informó de «un terrible incendio […] cadáveres dispersos por todas partes». Una bomba que procedía del bombardero en picado había hecho blanco en el ascensor central del navío, penetrado en el puente del hangar y hecho estallar un almacén de torpedos. Otra impactó en el estacionamiento de aviones. Pero Kusaka no se detuvo. «Había un enorme agujero en cubierta justo detrás del ascensor central. El propio elevador era ahora un amasijo de vidrio fundido derramándose sobre el hangar. Las planchas de cubierta se torcieron hacia arriba formando grotescas figuras. Los aviones yacían con las colas hacia el cielo, arrojando furiosas llamaradas y humo negro, cuando sus torpedos empezaron a estallar, lo que hizo imposible controlar el incendio. Todo el hangar se convirtió en un infierno abrasador y muy pronto las llamas se propagaron hacia el puente de mando»[178]. El destino del *Akagi* se debió a la

casualidad y no a la acción de la inteligencia. A decir verdad, hasta el momento la información suministrada a las fuerzas especiales 16 y 17 solo había dado lugar a desastres. Los tres ataques con lanzatorpedos realizados por ochenta y tres aeronaves habían culminado con la pérdida de treinta y siete de ellas, así como de una buena parte de los cazas que les escoltaban, sin que los japoneses hubieran sufrido daño alguno. Los bombarderos en picado del *Enterprise* habían llegado a los portaaviones de Nagumo por casualidad, pues los japoneses no estaban donde se suponía que tendrían que estar. Entre los preparativos de Nimitz para un enfrentamiento cerca de Midway había estado el despliegue de un escudo de submarinos, y uno de estos, el *Nautilus*, que se preparaba para un ataque, había sido detectado por el destructor *Arashi*, que se había retrasado para lanzar cargas de profundidad que resultaron ineficaces.

Tratando de ganar velocidad para reunirse con la flota, el *Arashi* creó una visible estela blanca, que el teniente comandante Clarence Mc-Clusky, al frente de los bombarderos en picado Dauntless del *Enterprise*, vio en la superficie del océano y se volvió para seguirla a las 9.55 de la mañana. Más tarde, a las 10.20, McClusky avistó a los buques *Akagi, Soryu* y *Kaga* navegando hacia el noroeste en «una disposición circular de aproximadamente trece kilómetros»; el *Hiryu* estaba más adelantado. Los ataques de los lanzatorpedos habían roto su apretada formación original de apoyo mutuo, así que McClusky regresó para enfrentarse, haciendo descender a sus bombarderos desde los cuatro mil metros en un picado de setenta grados, con una velocidad final que casi excedía la de los aviones Zero; en cualquier caso, después de haber alejado a los lanzatorpedos, estos volaban demasiado bajo para poder ascender a una altitud protectora.

Uno tras otro cayeron tres grandes portaaviones japoneses: primero el *Akagi*, considerado el buque insignia de Nagumo; luego el *Kaga*, cuyas aeronaves estacionadas, líneas de abastecimiento, almacenes de bombas y hangares fueron incendiados por bombas de quinientas a mil libras; y por último, el *Soryu*, atacado por bombarderos en picado provenientes del *Yorktown*, los cuales, tras haber sido lanzados tardíamente, fueron atraídos al escenario por el humo de la batalla y arrojaron bombas, que entre otros

daños hicieron que el ascensor central del barco se plegara contra el puente de mando.

Entre las 10.25 de la mañana del 4 de junio, cuando Nagumo se preparaba para lanzar su ataque contra el portaaviones, y las 10.30 en que el escuadrón Bombing 6 del *Enterprise* lanzó su ataque, el plan japonés de conquistar el Pacífico había quedado en ruinas. Tres de sus seis grandes portaaviones habían sufrido impactos letales, y el cuarto sería abatido por el poderío naval estadounidense antes de veinticuatro horas. El *Soryu* fue vencido en la madrugada del 5 de junio por torpedos del *Nautilus*, el submarino cuya intervención había guiado sin querer a los bombarderos en picado de Spruance y Fletcher hasta los portaaviones de Nagumo el día anterior. Aproximadamente a la misma hora, el *Hiryu*, impactado por los bombarderos en picado lanzados desde el *Enterprise* en la tarde del 4 de junio, sucumbía a los destructivos daños sufridos durante la incursión de ese día.

No obstante, la derrota nipona tuvo su contrapartida en pérdidas estadounidenses. El *Yorktown*, que había sobrevivido a los terribles daños de la batalla del mar del Coral y lanzado uno de los golpes decisivos del 4 de junio, fue encontrado por aviones del todavía sobreviviente *Hiryu* cerca del mediodía de la misma jornada, y golpeado fuertemente, pese a los esfuerzos desesperados de su patrulla aérea de combate. Abandonado y abordado luego por una cuadrilla de control de daños, el *Yorktown* se desplazaba con dificultad en busca de la protección de Pearl Harbor, cuando el 5 de junio un submarino japonés, perteneciente al escudo desplegado por Yamamoto para acorralar a la flota de Nimitz en su grandioso plan de Midway, lo encontró, lo interceptó y le disparó cuatro torpedos. Dos le alcanzaron, y después de una desesperada lucha con la muerte, en la mañana del día 6 de junio el buque finalmente se volcó.

A pesar de todo, la batalla del 4 de junio de 1942, Midway, fue reconocida de inmediato como una espectacular victoria para el poderío estadounidense; con entusiasmo por parte los vencedores, y con reticencia, aunque con igual certeza, por parte de los japoneses. A pesar de haber comenzado con todas las cartas a su favor, en apenas unas horas, o más bien minutos de febril combate, la Marina Imperial de Japón había pasado de

una posición de dominio a otra de subordinación en la lucha por el control del Pacífico. Los planes largamente acariciados por el Imperio nipón de obtener una posición estratégica indiscutible en el Pacífico central y meridional, y de establecer una flota de primera clase a escala mundial capaz de defenderle de cualquier contraofensiva, habían sido destruidos en unas pocas horas.

Pero aún queda el interrogante de hasta qué punto exactamente fue Midway un triunfo de la inteligencia. Este fue el criterio entusiasta de quienes conocieron las interioridades del caso en aquella época, y también la opinión general cuando los acontecimientos fueron del dominio público: al OP-20-G y sus estaciones periféricas en Hawai y Melbourne se les atribuyeron, primero la identificación de la decisión de Japón de cambiar el eje de su ofensiva naval de los mares del sur (contra Australia) al Pacífico central; luego, la identificación de Midway como blanco de la ofensiva y el establecimiento de un estrecho margen de tiempo para su lanzamiento; y por último, la construcción de un trazado preciso del orden de batalla nipón. El 31 de mayo, Nimitz emitió una señal, la 13/1221, que empezaba diciendo: «Organización estimada de la fuerza de ataque contra Midway, cuatro portaaviones (*Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu*), dos Kirishimas (acorazados), dos cruceros clase Tone, doce destructores […]», una lista casi exacta de los barcos bajo el mando de Nagumo. La inteligencia más convencional (contacto del radar en la estación de Midway y avistamiento de la flota de Nagumo por uno de los aviones de reconocimiento de Midway) determinó la posición de la flota aeronaval japonesa en el océano y su velocidad de desplazamiento justo antes de lanzar sus primeros ataques. Esa información permitió al capitán Simard en Midway lanzar sus ataques con bombarderos y lanzatorpedos, y al almirante Fletcher posicionar las dos fuerzas especiales para sus ataques contra los barcos.

La precisión de la inteligencia a disposición de Nimitz y los comandantes que se le subordinaban acerca del ataque contra Midway fue, ciertamente, extraordinaria: objetivo del enemigo, hora, fuerzas implicadas, dirección del acercamiento, posición de lanzamiento, una lista de los «requerimientos informativos» del enemigo; tanto más extraordinaria por cuanto en su mayor parte era resultado del criptoanálisis. No obstante, justo

es reconocer que, pese a lo mucho que el criptoanálisis aportó a los estadounidenses, el resultado no estaba predeterminado, sino todo lo contrario, aun después de que Fletcher lanzara sus aeronaves contra la posición de Nagumo; y que las contingencias y el azar tuvieron un peso determinante en la victoria.

Spruence lo puso todo en riesgo con su decisión de lanzar «un ataque a fondo» desde el *Hornet* y el *Enterprise*, con todos sus bombarderos en picado y sus lanzatorpedos. No encontraron nada en el supuesto punto de combate, fueron arrastrados en la dirección opuesta en busca de los japoneses, no vieron la batalla y, en el caso de sus cazas escoltas, perdieron sus buques nodriza en el vuelo de regreso. Los lanzatorpedos del destacamento 16, que durante el acercamiento se habían separado de los bombarderos en picado, detectaron a Nagumo solo por casualidad, al límite extremo de su campo visual, y fueron entonces devastados por su patrulla aérea de combate. A esas alturas de la batalla, Nagumo tenía todas las razones para creer que estaba ganando, y los acontecimientos de los próximos minutos habrían confirmado esa apreciación. Los lanzatorpedos del *Enterprise* tampoco habían visto a Nagumo y únicamente notaron sus barcos en el límite extremo de su campo visual, cuando estos fueron aplastados por la patrulla aérea de combate al momento de lanzar su propio ataque.

Además, en esta etapa del combate, Nagumo había logrado hacer aterrizar y rearmar a sus Zero, que operaban tan cerca de sus buques nodriza que no necesitaban reabastecer combustible. A las diez y veinticinco los cuatro portaaviones japoneses, aunque algo dispersos debido a las acciones evasivas emprendidas contra los lanzatorpedos del destacamento 16, estaban ilesos y se disponían a utilizar sus propios aviones de combate contra el enemigo, cuya posición y distancia podían calcular a partir de los informes de sus exploradores y la observación de la línea de acercamiento de los estadounidenses.

Lo ocurrido después fue consecuencia de una combinación de imprevistos. El primero, que los primeros ataques habían sido lanzados con lanzatorpedos que arrastraron a las patrullas aéreas de combate japonesas hasta el nivel del mar en el momento en que los bombarderos en picado

estadounidenses empezaban su descenso desde los cuatro mil metros. El segundo, un evento realmente fortuito, consistió en que el escuadrón Bombing 6 vio la estela del destructor *Arashi* cuando se alejaba tras su ataque infructuoso con una carga de profundidad al submarino *Nautilus*, estela que el agudo comandante McClusky no tardó en comprender que indicaba la posición de Nagumo. El tercero, que antecedió al enfrentamiento, fue la pérdida de tiempo de Nagumo debido a su indecisión inicial.

Pobre Nagumo: su entrenamiento y experiencia no habían preparado al audaz comandante de destructores para los complicados y rápidos cálculos de las velocidades relativas en tres dimensiones que necesitaba hacer un comandante de portaaviones para tener éxito. A posteriori, un observador ajeno puede darse cuenta de que, al recibir el informe del hidroavión del *Tone* sobre el avistamiento de buques de guerra estadounidenses a poca distancia de sus insustituibles portaaviones, él debió haber cancelado la orden de que sus bombarderos se prepararan para un segundo ataque contra Midway, como le instaba a hacer Tomonaga, y disponer todos sus aviones de combate para un ataque contra barcos. Fue su incapacidad para tomar una decisión después de la siete en punto, a pesar de los apremios que mediante señales lumínicas le hacía su compañero el almirante Tamon Yamaguchi al mando de la formación *Hiryu-Soryu*, la que hizo que sus cubiertas estuvieran atascadas de mangueras de combustible y sus aviones en proceso de ser rearmados, cuando tres horas más tarde el escuadrón Bombing 6 del comandante McClusky emprendió el ataque que culminó en menos de cinco minutos con el hundimiento de tres de los cuatro portaaviones nipones.

En última instancia, los resultados de una guerra son cosa del cuerpo y no de la mente, de la fuerza física y no de los planes o de la inteligencia. Desde luego, a la larga es inevitable que una potencia con recursos de inteligencia superiores (si esta superioridad se traduce en la posesión de mejores medios demográficos, técnicos e industriales) logre triunfar sobre una potencia inferior en dichas cualidades. La historia militar no registra caso alguno en que un estado con fuerzas más débiles que las de su enemigo lograra la victoria en un conflicto prolongado. La fuerza tiene la

palabra; la mente, sin embargo, es también con frecuencia su concomitante. La clase gobernante del Imperio del Japón, país con menos de un tercio de la población de Estados Unidos y una fracción de su capacidad industrial, se había engañado al creer que su colección de modernos aviones y barcos de guerra penosamente adquiridos podría vencer, incluso multiplicados por el espíritu guerrero de sus marineros y aviadores. De eso se trataba la alerta del almirante Yamamoto, cuyo pronóstico de «moverse libremente durante un año o seis meses» se había cumplido con exactitud. En Midway, los japoneses lo arriesgaron todo y lo perdieron todo.

No obstante, Midway demuestra que ni siquiera el mejor servicio de inteligencia es garantía de triunfo. Merced a la incesante labor intelectual de Rochefort y sus compañeros en el criptoanálisis, Nimitz, Spruance y Fletcher tuvieron información clara, o al menos tan clara como lo permiten las incertidumbres de la guerra, sobre los planes del enemigo; y aun así casi perdieron. Un poco menos de intuición por parte de McClusky, del escuadrón Bombing 6, y un poco más de resolución por parte del almirante Nagumo, y habrían sido los portaaviones de las fuerzas especiales 16 y 17, y no los de la fuerza móvil de Yamamoto, los que habrían ardido en llamas, abandonados en las resplandecientes aguas del Pacífico el 4 de junio de 1942. Japón habría perdido la guerra del Pacífico de cualquier manera, pero ¿cuánto tiempo más le habría llevado a Estados Unidos alcanzar el triunfo?

VII

LA BATALLA DEL ATLÁNTICO: LA INTELIGENCIA, UN FACTOR ENTRE MUCHOS

El profesor sir Harry Hinsley, historiador oficial de la inteligencia británica en la Segunda Guerra Mundial, no concedió mayor importancia al rol de esta especialidad en el conflicto bélico. En su opinión, la inteligencia no ganó la guerra, sino que evitó su prolongación, particularmente con su aportación al éxito de la batalla del Atlántico[179]. Primero, evitó el predominio de los submarinos alemanes en los últimos seis meses de 1941 y el invierno de 1942-1943; después, hizo una notable contribución «a la derrota de los submarinos alemanes en el Atlántico en abril y mayo de 1943, y al triunfo de los Aliados, incapacitando de tal manera a los submarinos alemanes en la segunda mitad de 1943 que estos nunca pudieron volver a las rutas de navegación de los convoyes»[180]. Semejantes logros resultan impresionantes, incluso presentados por el profesor Hinsley en el contexto de una guerra mucho más amplia y compleja. Porque la competencia de Gran Bretaña para hacer la guerra dependía justamente de su capacidad para sobrevivir al asalto de los submarinos alemanes en sus rutas oceánicas de suministro; y si Gran Bretaña no hubiera sostenido este esfuerzo durante los diecisiete meses transcurridos desde la caída de Francia, en junio de 1940, hasta el ataque japonés contra Pearl Harbor, en diciembre de 1941, Hitler habría podido conquistar toda Europa occidental, quizá incluso derrotar a la Unión Soviética, y luego impedir el acceso de Estados Unidos al continente.

La derrota en la batalla del Atlántico habría sido una catástrofe, y nadie lo sabía mejor que Winston Churchill, quien en su magistral historia de la Segunda Guerra Mundial escribió que «lo único que realmente me

atemorizó durante la guerra fue el peligro de los submarinos alemanes […]. ¿Hasta qué punto las acciones de los submarinos alemanes podrían reducir nuestras importaciones y nuestra navegación? ¿Llegarían a poner en peligro nuestra existencia? No era cuestión de gestos o sensaciones, sino de líneas trazadas lenta y fríamente en mapas que mostraban nuestro posible estrangulamiento»[181].

El estrangulamiento habría sido lento pero inevitable si el almirante Dönitz, jefe de los submarinos de Hitler, hubiera dispuesto del tiempo necesario para ello. Durante la Primera Guerra Mundial, Dönitz fue oficial de submarinos, y en el intervalo entre las dos guerras, cuando a Alemania se le impidió tener una flota de submarinos, se dedicó a elaborar una teoría sobre la manera de llevar a cabo una campaña para arruinar el comercio mediante la destrucción de la marina mercante del enemigo, es decir, Gran Bretaña. La herramienta de experimentación utilizada por Dönitz fue el barco torpedero de superficie autorizado a Alemania por el Tratado de Versalles. Mucho antes de 1936, cuando Hitler logró que Gran Bretaña accediera a la reconstrucción de su flota de submarinos, ya Dönitz había hecho ensayos en el mar y diseñado a partir de estos navíos un esquema de asalto con buques torpederos que serviría de base a la táctica de ataque conocida como «manada de lobos» empleada en la batalla del Atlántico. No importaba si el blanco era un convoy de buques mercantes o una escuadra de barcos de guerra (propiamente un convoy): la técnica consistía en encontrar al enemigo a la luz del día mediante una línea de barcos patrulla, mantenerse al límite de su campo visual y, luego, protegidos por la oscuridad de la noche, lanzar el ataque con torpedos. Dönitz defendía el criterio de que un submarino alemán en superficie era como un torpedero, y las capacidades de uno confirmarían las del otro[182].

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, Alemania disponía nuevamente de una flota de submarinos, pero limitada a solo cincuenta y seis buques, treinta de ellos pequeños modelos para navegación costera. El principal submarino para operaciones oceánicas era el conocido tipo VII, de los cuales había dieciocho en servicio, cada uno de casi setenta metros de eslora y capaz de alcanzar diecisiete nudos en superficie alimentado con diesel, y siete nudos y medio sumergido, alimentado por sus motores eléctricos. Este

submarino, con una tripulación de cuarenta y cuatro hombres, portaba un cañón de 3,5 pulgadas, cuatro lanzatorpedos en la proa y uno en la popa, más nueve torpedos adicionales. En 1939, introdujeron el tipo IX, de mayores proporciones, portador de un cañón más pesado, seis lanzatorpedos y dieciséis torpedos adicionales, y un alcance operativo de veinte mil setecientos kilómetros en lugar de quince mil trescientos; pero, según reconocía el propio Dönitz, para batallas contra convoyes no era tan bueno como el tipo VII, porque era menos maniobrable y se sumergía con mayor lentitud. En 1939 tenían ocho submarinos del tipo IX[183]. En los primeros días de la conflagración, los submarinos alemanes buscaban sus objetivos patrullando las rutas de navegación habitualmente utilizadas para llegar al Reino Unido. A la zona llegaban circunvalando el norte de Escocia, pues el canal de la Mancha fue cerrado desde el principio. El patrullaje lo realizaba cada barco por separado, escudriñando el mar con el periscopio durante el día y saliendo a la superficie por la noche. En un principio, no había mucha cooperación entre los pocos barcos en activo (usualmente menos de quince) y Dönitz no se esforzó demasiado en coordinar sus acciones.

El objetivo del mando de los submarinos alemanes era la flota mercante británica (en esa época, la mayor del mundo con diferencia), con tres mil buques oceánicos y una capacidad de carga de diecisiete millones de toneladas en total; pues Gran Bretaña debía importar un tercio de sus alimentos y la mayor parte de las materias primas, salvo el carbón mineral. En 1939, sus importaciones anuales alcanzaron los cincuenta y cinco millones de toneladas, una buena parte pagados con exportaciones de productos manufacturados elaborados o semielaborados. Entre las grandes potencias, Gran Bretaña era la única que dependía del comercio marítimo, tanto para importaciones como exportaciones, por lo que la interrupción de la navegación no tardó en generar escasez y causar problemas a los créditos. Además, el hundimiento de barcos amenazaba con causar daños permanentes, por cuanto la producción de todos los astilleros de Gran Bretaña y del imperio tan solo alcanzaba el millón de toneladas anuales, es decir, unos doscientos mercantes o buques cisterna de mediano porte.

Como estudioso de la economía del comercio marítimo, Dönitz conocía perfectamente la vulnerabilidad de Gran Bretaña, y a partir de su

experiencia durante la Primera Guerra Mundial pensaba o, más bien, estaba profundamente convencido, de que los ataques de un vasto ejército de submarinos, capaces de pasar por alto las restricciones impuestas por las tradicionales regulaciones sobre trofeos de guerra, podían aniquilar la capacidad de acción de Gran Bretaña en el conflicto bélico. Entre 1914 y 1918, la marina de guerra alemana hundió cuatro mil ochocientos treinta y siete buques mercantes pertenecientes a los Aliados, con un tonelaje superior a once millones; la mayor parte de los navíos eran británicos, la mayoría fueron hundidos por submarinos alemanes y casi todos después de 1917. Hasta entonces, Alemania había utilizado trescientos sesenta y cinco submarinos y perdido ciento setenta y ocho.

El 28 de agosto de 1939, mientras Hitler culminaba los preparativos para el ataque a Polonia, Dönitz presentó al almirante Raeder, jefe de la marina alemana, su propuesta para expandir significativamente la flota de submarinos. En realidad, aspiraba a tener trescientos submarinos regulares, además de otros de mayor porte, que sirvieran para abastecer a los buques de asalto, lo que le permitiría mantener en todo momento cincuenta submarinos patrullando las rutas marítimas. Según sus cálculos, si cada uno de ellos hundía tres barcos en un mes, ritmo alcanzado durante la Primera Guerra Mundial que superaba con creces el de reposición, en un año la mitad de la flota mercante británica descansaría en el fondo del mar; con lo que Gran Bretaña sufriría hambre, como estuvo a punto suceder a fines de 1917: lo cual le obligaría a la rendición. Dönitz, quien también abogaba por que el programa de construcción de submarinos fuera dirigido por un solo oficial, se propuso él mismo para el cargo en una reunión celebrada el 9 de septiembre, es decir, seis días después de romperse las hostilidades con Gran Bretaña. «Esta tarea es la más importante de todas en estos momentos y debe estar subordinada a un oficial con especial dominio de la teoría y la práctica de la guerra de submarinos»[184]. Pero Raeder no estuvo de acuerdo, pues aunque reconocía el talento y la dedicación de Dönitz, prefería mantenerlo al mando de la flota de submarinos existente; aunque le aseguró que esta sería considerablemente ampliada en breve. Puede que la decisión de Raeder fuera correcta, ya que Dönitz, pese a carecer de un físico impresionante y de sentido del humor, además de ser intelectualmente

obsesivo, tenía capacidad de liderazgo. Las dotaciones de sus submarinos, que al principio incluían algunos capitanes aventureros de excepcionales condiciones para la marinería, lo admiraban, aspiraban a su reconocimiento y se consagraban a su servicio hasta el final. La vida de estos hombres era horrible. Los submarinos eran estrechos y fétidos; en ellos siempre hacía demasiado frío o demasiado calor, y habitualmente rezumaban humedad. Los alimentos no tardaban en descomponerse, las ropas estaban mohosas, las instalaciones sanitarias eran sucias y la mayor parte del tiempo el aire era sofocante. La vida en un submarino se caracterizaba por largos periodos de aburrimiento, especialmente cuando la guerra se prolongaba y las dotaciones debían pasar largo tiempo sumergidas moviéndose hacia sus zonas de patrullaje. Pero sobre todo era muy peligrosa. De los cuarenta mil marinos reclutados para la flota de submarinos (a diferencia de la armada británica y la estadounidense, el servicio en los submarinos alemanes no era voluntario), veintiocho mil murieron en combate, la mayor parte de ellos ahogados como consecuencia de los ataques de buques escolta de las armadas británica, canadiense y estadounidense o de las fuerzas aeronavales asociadas a ellas.

LA GUERRA SUBMARINA

Durante la Primera Guerra Mundial, ciento setenta y ocho de los trescientos sesenta y cinco submarinos construidos por Alemania habían desaparecido en el mar, pese a que en esa época las fuerzas aliadas carecían de medios eficaces para la detección de naves sumergidas. Se empleaban métodos acústicos; y también aviones e hidroaviones trataban de detectar a los submarinos desde el aire en aguas poco profundas, pero casi siempre sin resultados. La mayoría de los submarinos hundidos, al menos cuarenta y ocho, fueron víctimas de las barreras de minas; las embestidas de acorazados o buques mercantes hundieron otros diecinueve; y los ataques de submarinos británicos diecisiete. La destrucción por cargas de profundidad, arma específica contra los submarinos, solo causó treinta bajas[185].

La carga de profundidad, una bomba usualmente de cuarenta libras con explosivo de alto poder, se lanzaba desde una rejilla colocada sobre la popa o desde la quilla, y se activaba con una espoleta de presión que podía ajustarse para hacerla explotar a una profundidad determinada. La explosión creaba olas de gran presión, y si se producía lo suficientemente cerca del casco del submarino, quebraba sus placas. Las cargas de profundidad lanzadas con precisión podían ser fatales, pero tal precisión era difícil de lograr. En el curso de la batalla del Atlántico, pero especialmente durante los primeros días, las cargas de profundidad provocaban daños, pero no destrucción. Sin embargo, después de 1942, a las cargas de profundidad se añadió gran número de armas de contacto, primero del sistema Hedgehog y luego del Squid, que una vez tenida la ubicación exacta podían ser letales. A mediados de 1943 surgió una arma nueva, la mina llamada Mark 24, en realidad un torpedo acústico lanzado desde un avión que perseguía el sonido de la hélice del submarino. Esta arma, aunque letal en la mayoría de los casos, tenía la desventaja de ser considerada tan secreta que únicamente podía emplearse en condiciones especiales. También las aeronaves lanzaban cargas de profundidad y disparaban cohetes con grandes cargas de explosivos contra los submarinos en superficie o a punto de sumergirse, siendo sus principales blancos los que se dirigían a la zona de patrullaje del Atlántico a través del golfo de Vizcaya[186].

Sin embargo, la mayor parte de estos acontecimientos estaba aún lejos en el futuro cuando comenzó la guerra submarina, y los alemanes tenían sobre sus adversarios una notable ventaja, que pudo ser decisiva si Dönitz hubiera logrado desplegar la cifra que deseaba, y que más tarde logró. Aun así, la falta de acorazados antisubmarinos del enemigo aumentaba su margen de ventaja. En 1939, parecía que Gran Bretaña disponía de suficientes buques escolta. La marina británica desplegó ciento veintiocho destructores y treinta y cinco balandros, pero la mayoría de los destructores, incluidos los impresionantes *Tribal* y *Javelin*, eran navíos de alta velocidad, diseñados para acompañar a la flota de combate, pero carentes de la resistencia necesaria para permanecer como escoltas de convoyes[187]. Muchos de los destructores más antiguos se habían construido durante la Primera Guerra Mundial o poco después, por lo que ya se acercaban al fin

de su vida útil. Los destructores del tipo Hunt, diseñados específicamente como escoltas, empezaban a entrar en servicio, pero su número era todavía muy limitado (solamente veinte) para inclinar la balanza, y los balandros eran generalmente demasiado viejos para ser eficaces. Se gestaba la producción de toda una nueva generación de escoltas (corbetas lentas pero macizas, similares en su modelo a los balleneros del Atlántico sur y fragatas más veloces), pero todavía no engrosaban la flota. Barcos dedicados a la pesca de arrastre y otros pertenecientes a la flota pesquera habían sido obligados a prestar servicios, pero resultaban demasiado pequeños y lentos para la labor de escoltas. El resultado fue que los convoyes navegaban con una menguada escolta, por lo que apenas podían defenderse de los ataques.

Desde el estallido de esta guerra, el Almirantazgo adoptó la táctica del movimiento en convoyes, en claro contraste con la política asumida durante la Gran Guerra, en que los almirantes se habían opuesto por razones totalmente equivocadas. El movimiento en convoyes constituía una sagrada práctica marítima británica que había protegido su comercio de los ataques de la flota francesa y de corsarios errantes en el transcurso de las guerras de la Revolución Francesa y el Imperio. Sin embargo, después de iniciada la Gran Guerra y hasta fines de 1917, el Almirantazgo erróneamente había considerado que, dada la capacidad de los submarinos para atacar sumergidos, la práctica de mover la marina mercante en convoyes más bien multiplicaba el número de blancos a disposición de un depredador que la armada no podía localizar con los medios a su alcance. En estas circunstancias, se consideró que lo mejor sería que los navíos viajaran por separado, con lo cual, aparentemente, se obligaría a los submarinos a escoger sus blancos uno a uno, lo que les acarrearía mayores dificultades. La sección antisubmarina del Almirantazgo también rehuyó la tarea de escoltar unas cinco mil entradas y salidas de navíos de puertos británicos cada semana.

Estas dos objeciones a los convoyes eran distintas e independientes, pero ambas se disolvían en el análisis de la segunda. En abril de 1917, el comandante de la marina británica R. G. H. Henderson examinó minuciosamente las cifras del comercio marítimo y determinó que solo de ciento veinte a ciento cuarenta llegadas y salidas cada semana

correspondían a navíos oceánicos, es decir, aquellos de los que dependía la supervivencia de Gran Bretaña; los demás eran pequeños barcos de cabotaje o destinados a pequeños cruces marítimos que no era indispensable proteger; por lo que, dado el gran número de destructores y otros pequeños barcos de guerra construidos durante la guerra, no era en absoluto difícil proteger con escoltas a los principales convoyes de buques mercantes. El problema radicaba en aprender la técnica del convoy, así que una vez dominada empezaron a disminuir los hundimientos. En octubre de 1918, el tonelaje perdido ascendió a ciento setenta y ocho mil, frente a un promedio de quinientas cincuenta mil toneladas al mes durante 1917, cuando la mayor parte de los barcos hundidos navegaban por separado, en tanto las pérdidas de los convoyes no llegaban al dos por ciento[188].

La inmediata adopción del desplazamiento en convoyes por el Almirantazgo en septiembre de 1939 impidió el hundimiento de barcos a gran escala durante el primer año de la guerra; aunque también influyeron otras razones, como la escasez de submarinos alemanes y su confinamiento en bases alemanas alejadas de las rutas de navegación. En realidad, los submarinos alemanes registraron sus éxitos más espectaculares en los ataques contra objetivos navales, especialmente el realizado con torpedos contra el acorazado británico *Royal Oak* en áreas del protegido fondeadero de Scapa Flow, en octubre de 1939, que se debió en buena medida al trabajo de la inteligencia. Justo antes de declararse la guerra, un capitán alemán de visita en las islas Orcadas informó que había escuchado rumores de negligencia en la defensa de los accesos al fondeadero situados en dirección este; y en efecto, el reconocimiento aéreo fotográfico confirmó la existencia de una brecha. Sin pérdida de tiempo, Dönitz informó al ambicioso joven comandante de submarinos Gunther Prien sobre la posibilidad de penetrar sigilosamente en esas aguas bajo el manto de la oscuridad nocturna; y el 13 de octubre un u-47 se abrió paso a través de las defensas y lanzó sus torpedos, que hicieron blanco en el polvorín del *Royal Oak*, enviándolo al fondo del mar con la mayor parte de su tripulación. El ataque no fue demasiado importante desde el punto de vista militar, porque el *Royal Oak* era un navío obsoleto; y después de Pearl Harbor fue preciso ocultar de los japoneses a sus equivalentes (los acorazados clase R) en los puertos del este

de África, debido a que su lentitud les impedía defenderse. Pero supuso una humillación para la marina británica; además de una terrible llamada de alerta sobre la vulnerabilidad de importantes navíos ante ataques no convencionales, en especial cuando se encontraban en puerto, como quedaría demostrado más tarde en Tarento y Pearl Harbor, y en el asalto italiano contra Alejandría[189].

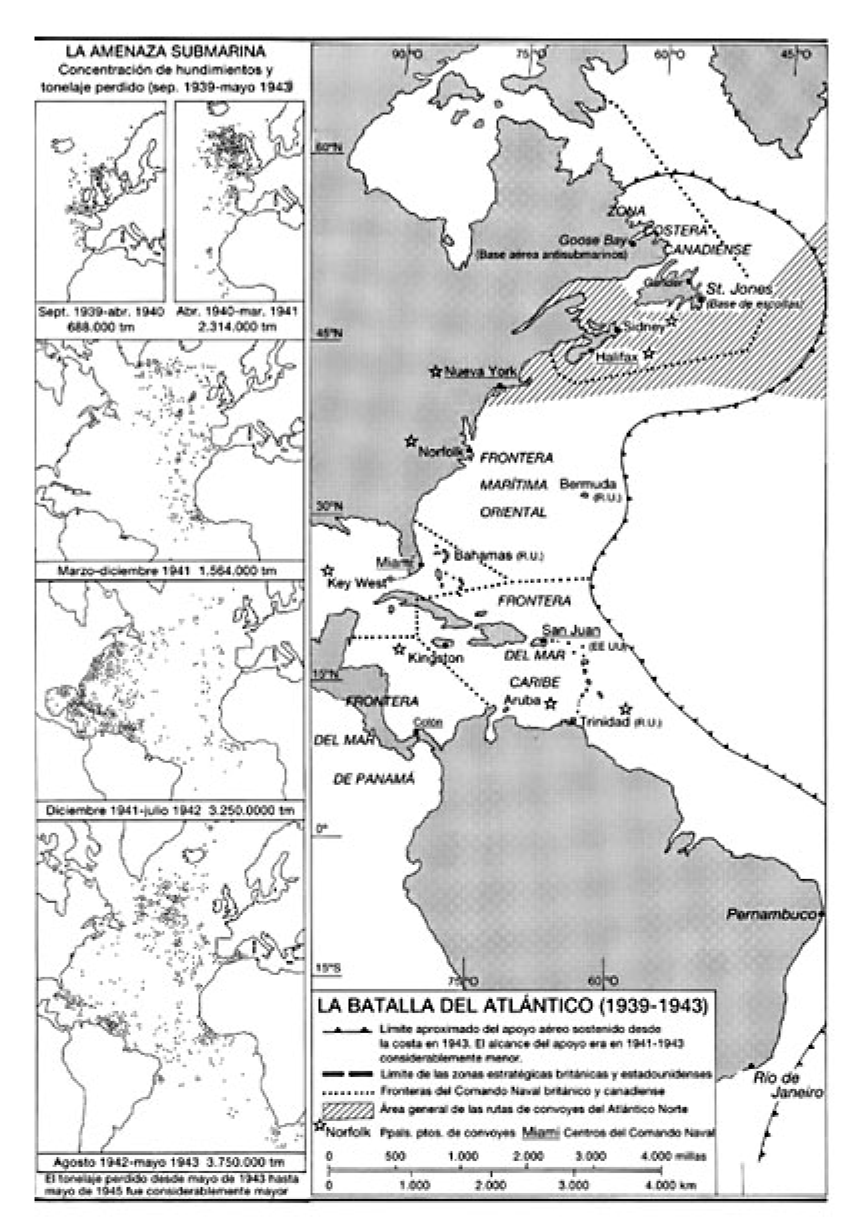
La relativa ineficacia de la campaña desarrollada por Dönitz con sus submarinos desde septiembre de 1939 hasta julio de 1940 cambiaría bruscamente después de la caída de Francia, cuando la marina alemana suministró de inmediato torpedos y otros materiales bélicos para la guerra submarina a los puertos franceses del golfo de Vizcaya (Lorient, Brest, La Pallice, Saint-Nazaire, Burdeos) que en adelante servirían de bases a sus submarinos en la batalla del Atlántico; el primero de los cuales arribaría a Lorient el 7 de julio. Los puertos de Vizcaya dieron a la flota de submarinos de Dönitz acceso directo a las rutas comerciales británicas en el Atlántico, acortando en cientos de kilómetros la distancia que antes recorrían desde las bases alemanas y evitándole los ataques sufridos al atravesar las turbulentas aguas del mar del Norte.

Tan pronto logró establecer sus bases en Vizcaya, Dönitz emprendió la ejecución de su plan para derrotar a Gran Bretaña y lo que quedaba de sus aliados mediante la destrucción de sus convoyes en el Atlántico. La ventaja parecía estar de su lado. Entretanto, aumentaba el número de submarinos que, para ser eficaces, solo necesitaban navegar ilesos desde los astilleros alemanes hasta los puertos franceses. La cifra de escoltas británicos y de navíos mercantes de reemplazo para los perdidos en los ataques aumentaba mucho más lentamente. La confianza de Dönitz en su capacidad para vencer en la guerra naval, y por consiguiente en la europea, mediante la destrucción del comercio marítimo a través del Atlántico parecía estar a justificada y a punto de hacerse realidad.

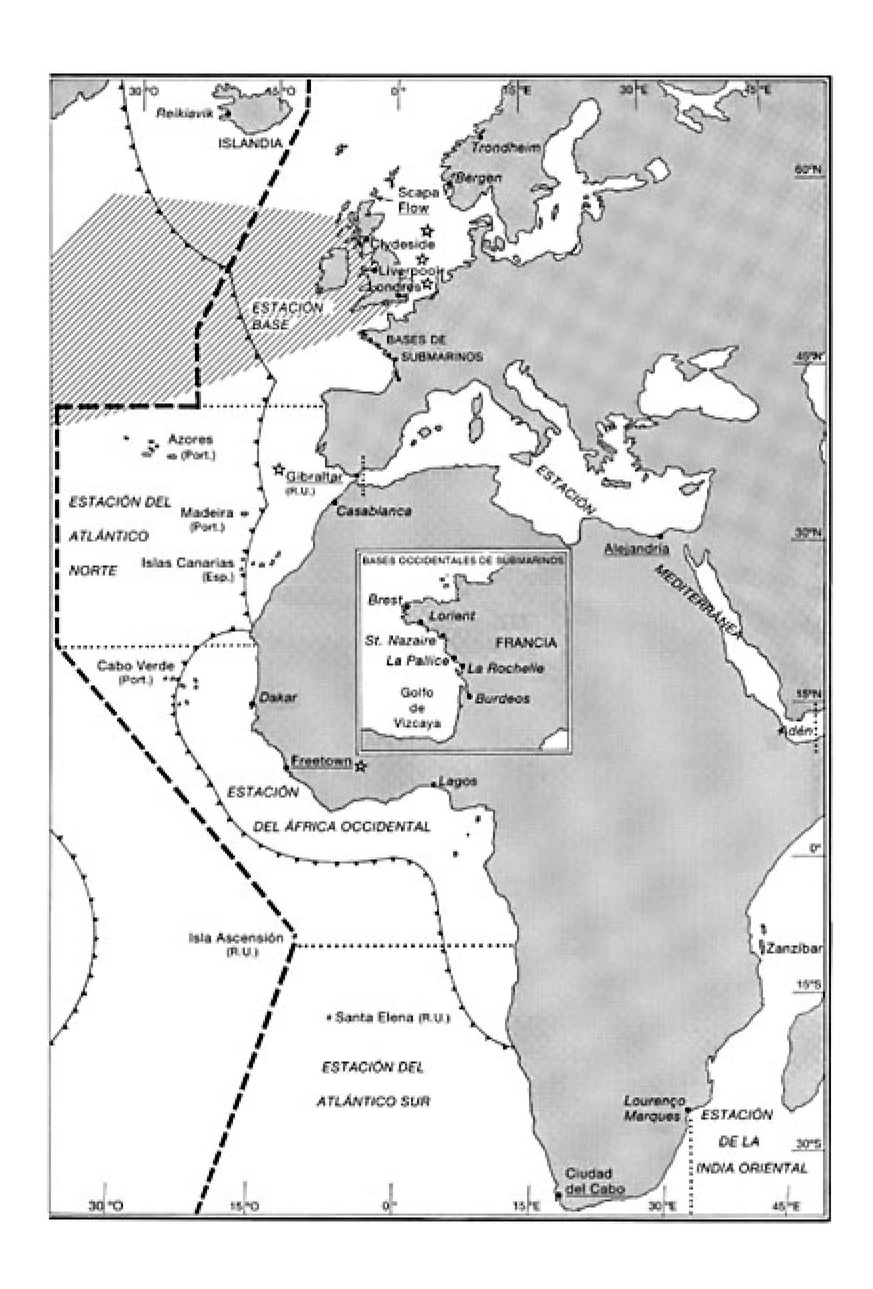
Debido a un extraño revés de la fortuna, los temores del Almirantazgo durante la Primera Guerra Mundial respecto a la escasez de escoltas para brindar protección a los convoyes parecían próximos a confirmarse, veinte años después y en otro conflicto bélico. En la segunda mitad de 1940, la marina británica, aunque convencida de la estrategia del convoy, se

empeñaba en proteger con muchos menos acorazados convoyes mucho mayores que los organizados en 1917-1918. En 1918, un convoy oceánico típico de dieciséis a veintidós mercantes era protegido por siete destructores, es decir, buques de guerra de primera clase con más de treinta nudos de velocidad, el doble de la de un submarino en superficie, que era donde estos habitualmente atacaban. En el invierno de 1940, un solo escolta inadecuado debía proteger convoyes de treinta o más mercantes.

Un ejemplo de esta situación fue el convoy SC7. Los convoyes se identificaban con acrónimos que usualmente señalaban el punto de partida y se enumeraban consecutivamente; los más utilizados eran HX, que partían de Halifax, Nueva Escocia y luego Nueva York; OB, de Gran Bretaña; CU, Caribe-Gran Bretaña; MK, Mediterráneo-Gran Bretaña; SL, Sierra Leona; y PQ, Gran Bretaña-norte de Rusia. El SC7, que partía de Sydney, Nueva Escocia, estaba constituido por treinta y cinco navíos, todos lentos, cuatro de ellos habitualmente dedicados a la carga en las aguas de los Grandes Lagos americanos. La única escolta que tenían era el balandro *Scarborough*, construido en 1930, con velocidad máxima de 14 nudos, mucho menos que un submarino alemán en superficie. En el cuarto día de navegación, el 8 de octubre de 1940, el convoy se vio afectado por un vendaval y por la noche se encontró con los submarinos. En los siguientes diez días el SC7 perdió diecisiete navíos, pese a haber sido reforzado con otros dos balandros y dos corbetas, y asistido por hidroaviones tipo Sunderland. Apenas si es posible imaginar una experiencia tan horrible, ya que los marineros, incluso si lograban lanzar sus botes salvavidas o plataformas flotantes, no tenían esperanzas de ser rescatados. El convoy no podía detenerse, y el deber de los escoltas era permanecer con los buques mercantes, de manera que los sobrevivientes de los navíos hundidos perecían ahogados o las inclemencias del tiempo[190].



La batalla del Atlántico, 1939-1943.



Reikiavik
ISLANDIA
Trondheim
Bergen
Scapa Flow
Clydeside
Liverpool
Londres
ESTACIÓN BASE
BASES DE SUBMARINOS
Azores (Port.)
Gibraltar (R.U.)
Casablanca
ESTACIÓN DEL ATLÁNTICO NORTE
Madeira (Port.)
Islas Canarias (Esp.)
ESTACIÓN MEDITERRÁNEA
Alejandría
BASES OCCIDENTALES DE SUBMARINOS
Brest
Lorient
St. Nazaire
La Pallice
La Rochelle
FRANCIA
Burdeos
Golfo de Vizcaya
Cabo Verde (Port.)
Dakar
Adén
Freetown
Lagos
ESTACIÓN DEL ÁFRICA OCCIDENTAL
Isla Ascensión (R.U.)
Zanzíbar
Santa Elena (R.U.)
ESTACIÓN DEL ATLÁNTICO SUR
Lourenço Marques
ESTACIÓN DE LA INDIA ORIENTAL
Ciudad del Cabo
60°N
45°N
30°N
15°N
0°
15°S
30°S
30°O
15°O
0°
15°E
30°E
45°E

El SC7 fue un espantoso ejemplo del temor a los convoyes que abrigaba el Almirantazgo antes de 1917, cuando consideraba que no tenía suficientes escoltas para proteger a los buques mercantes de los planes de un comandante como Dönitz, quien se había agenciado los medios necesarios para optimizar la capacidad ofensiva del submarino alemán, que en principio debía haber sido un arma inferior. El u-boat, o submarino alemán, fue la materialización del antiguo concepto del arma invisible. Una gran parte de los modelos anteriores había sido diseñada para socavar, literalmente, el poderío de la flota británica de superficie, al igual que el primer submarino práctico inventado por el irlandés-americano J. P. Holland en 1900. Aunque el barco de Holland, al igual que sus ineficaces predecesores, se proponía atacar sumergido. La genialidad de Dönitz, porque era una especie de genio del mal, consistió en percibir que la capacidad de inmersión del submarino solamente debía emplearse como protección del contraataque una vez detectada su presencia, y que en la ofensiva debía usarse en superficie, donde lograba desarrollar velocidades superiores a las de la mayoría de sus presas, los mercantes, y no muy inferior a la de los mejores escoltas.

El otro componente de la idea de Dönitz fue la táctica de la «manada de lobos». Durante su servicio en la Gran Guerra como comandante de submarino, Dönitz se convenció de que el despliegue individual de submarinos era inútil, y finalizada la contienda decidió agruparlos con el propósito de detectar los convoyes mediante la formación de una línea de patrulla (similar a la organizada por Nelson con sus fragatas) y luego lanzar el ataque mortal. Lamentablemente, el SC7 fue víctima de uno de los primeros ataques en manada organizado por Dönitz que logró aplastar a su escolta. En determinado momento, eran siete los submarinos que operaban contra cuatro escoltas, ya que el *Scarborough* se había separado para ir en busca de los primeros depredadores, los U-48, que no pudo encontrar; como tampoco pudo reencontrarse con su convoy.

El ataque en manada tenía además un control centralizado desde el Estado Mayor, que después de junio de 1940 se ubicó en La Pallice. El medio de control fue la radio, como durante la campaña de cruceros dirigida por Von Spee contra la navegación británica en los océanos Pacífico e

Índico en 1914. Igual que entonces, la radio logró vencer las limitaciones de la detección visual que tanto había constreñido la capacidad de Nelson para establecer su predominio sobre el Mediterráneo; ahora bastaba una sola visualización transmitida por radio para que La Pallice concentrara un ataque en manada contra un convoy, incluso si los submarinos que debían intervenir habían estado hasta ese momento dispersos por el océano a lo largo de varios cientos de kilómetros. La estrategia del ataque en manada, con el respaldo de la radio, se convirtió en un arma mortal contra los convoyes.

Sin embargo, ninguna estrategia está exenta de vulnerabilidades, y la radio era el punto flaco del método de ataque en manada. Bletchley, abastecida con los mensajes interceptados por las estaciones de escucha, se hizo con el material utilizado por Dönitz para controlar sus submarinos; el problema consistía en la decodificación de los mensajes. A finales de 1940, Bletchley no había conseguido descifrar las claves de la marina alemana. A diferencia de la recién creada Luftwaffe, los operadores de la Kriegsmarine (Marina de Guerra alemana) procedían de un servicio de señales de larga tradición con procedimientos estrictos y un riguroso entrenamiento. Los operadores de señales de Alemania no solo estaban entrenados para no cometer errores (que era la fuente más jugosa de que disponía Bletchley para descifrar los mensajes de la Luftwaffe), sino que todo su sistema de señales operaba sobre la base de que el enemigo estaba escuchando. Por lo tanto, la Kriegsmarine no se esforzaba únicamente por hacer sus cifrados seguros, sino además por limitar el volumen de material transmitido, partiendo del principio incontestable de que mientras menos mensajes se transmitan, más difícil será para el enemigo descifrarlos.

Se intentó garantizar la seguridad de los cifrados esencialmente de dos formas: aumentando el número de rotores empleados en las máquinas Enigma navales, y diseñando ciertas claves para uso exclusivo de oficiales. Incluso antes de la guerra, los operadores navales de Enigma contaron con ocho rotores, de los cuales seleccionaban tres; del 1 de febrero de 1942 en adelante, los submarinos alemanes que operaban en el Atlántico y el Mediterráneo empleaban cuatro rotores en una máquina adaptada[191]. Las claves para «oficiales» recién introducidas eran versiones de las claves

Heimisch, Süd y *Triton*, conocidas en Bletchley como Tiburón, sin duda la más importante porque fue esta la clave utilizada en las operaciones de los submarinos desplegados en el Atlántico a partir de febrero de 1942. Las claves de los oficiales eran descifradas regularmente, pero por lo general con cierto retraso[192].

La limitación del material transmitido se lograba mediante el diseño de señales «cortas», variante de código cifrado dentro de mensajes más largos, o simplemente utilizado como respuesta a interrogantes del Estado Mayor de submarinos en La Pallice, y más tarde en Berlín. La mayor parte de las señales cortas transmitidas como dígrafos, o grupos de dos letras, se referían a un mapa del Atlántico y aguas adyacentes dividido en cuadrículas irregulares. En abril de 1940, partiendo de algunos materiales obtenidos, Bletchley logró reconstruir algunas de las cuadrículas, y en mayo de 1941, gracias a la captura de un U-110, reconstruyó el cuadriculado de todo el Atlántico norte y la mayor parte del Mediterráneo. A mediados de 1941, los alemanes, que revisaban constantemente la seguridad de su sistema de señales, se inquietaron porque las transmisiones sobre la posición de los submarinos pudiera estar comprometidas e introdujeron una señal corta más compleja relacionando las posiciones en el mar con puntos fijos de referencia (Franz, Oscar, Herbert, etcétera) seleccionados arbitrariamente y cambiados a intervalos breves. Ahora, al descifrar una orden típica de Enigma a un submarino lo que se leía era: «Si el barco se encuentra en condiciones de efectuar ataques nocturnos, ocupe como zona de ataque las aguas al norte de los 291,6 kilómetros cuadrados [de la cuadrícula naval] cuyo punto central se halla en los 306 grados 396 kilómetros y 290 grados 684 kilómetros, respectivamente, de Punto Franz. Si el barco no está en condiciones comuníquelo utilizando la señal corta "No"»[193].

Bletchley logró vencer la nueva dificultad bastante rápido, cuestión esta de vital importancia en tanto los informes sobre situación arrojaban datos que permitían al Almirantazgo desviar los convoyes y enviarlos lejos de las líneas de patrullaje. Otras señales cortas empleadas por los submarinos alemanes en el mar eran los informes sobre avistamientos y combates, y los anuncios de las posibles fechas de regreso a puerto. Pero los más útiles eran los informes cortos sobre el estado del tiempo, esenciales para que el Estado

Mayor de Dönitz pudiera posicionar sus submarinos. Paradójicamente, el mal tiempo era bien recibido por los comodoros de los convoyes y comandantes de los buques escolta, porque usualmente impedían el ataque de los submarinos alemanes. Los informes breves sobre el estado del tiempo se convirtieron en un fecundo instrumento para descifrar mensajes, ya que, al principio de la batalla del Atlántico, Bletchley pudo conocer que eran retransmitidos por una estación meteorológica costera en un código al que tenía acceso. Más adelante, como los informes se hacían en grupos de tres letras, Bletchley descubrió que los operadores de los submarinos alemanes no estaban empleando el cuarto rotor en sus máquinas Enigma, lo que simplificaba sobremanera la matemática de la decodificación[194].

Winston Churchill confesó que habría preferido enfrentarse al peligro de una invasión alemana en Gran Bretaña antes que verse obligado a resistir los embates de los submarinos alemanes, y es comprensible. Una invasión tendría que haberse desarrollado en el marco de una unidad dramática de tiempo, lugar y acción, en tanto que la guerra submarina se prolongó con toda su capacidad de destrucción y sin que fuera posible desentrañar su estilo o vislumbrar su desenlace. Mientras Dönitz dispusiera de submarinos y dotaciones que enviar rumbo a las aguas del Atlántico que debían atravesar los británicos para suplir sus necesidades, habría barcos hundidos, marineros ahogados, cargas perdidas, y la guerra se mantendría suspendida en precario equilibrio.

Con todo y a pesar de esta percepción, es posible apreciar retrospectivamente en la batalla del Atlántico, como en cualquier gran batalla, su cronología y su estructura. En este caso se puede dividir en cinco grandes periodos. De septiembre de 1939 a julio de 1940, el combate entre el ejército de submarinos de Dönitz y la marina británica no se limitó estrictamente a la batalla del Atlántico, puesto que la carencia por parte de Alemania de bases avanzadas dificultó su acceso a aguas más profundas y en buena medida confinó a sus submarinos a los mares que rodean Gran Bretaña. Era raro encontrar más de diez submarinos alemanes desplegados en la zona, con frecuencia eran menos de cuatro, y aunque perdieron pocos (solo diecinueve en los primeros diez meses de la guerra), tampoco hundieron muchos navíos. El sueño de Dönitz de desplegar trescientos

submarinos para hundir cien mil toneladas al mes (unos veinte buques, dado el porte promedio de los mercantes oceánicos de la época) más bien parecía una fantasía.

El segundo periodo se inició cuando, al producirse la caída de Francia y el armisticio franco-alemán de julio de 1940, Alemania adquirió derechos de ocupación sobre el territorio francés, incluidos los puertos de la costa Atlántica. De inmediato, Dönitz estableció allí su cuartel general de submarinos, en el castillo de Kernaval cerca de Lorient, y comenzó a sacar sus flotillas de los estrechos confines de las aguas del Báltico y del mar del Norte para llevarlas al golfo de Vizcaya. Al principio, los hundimientos se multiplicaron, pero luego fueron disminuyendo otra vez a medida que la marina británica desplegaba más escoltas y Dönitz se veía obligado a utilizar una buena parte de los submarinos recién construidos para entrenamiento. En el curso de la guerra, la Kriegsmarine nunca descuidó el entrenamiento y sometió a los nuevos barcos y sus tripulaciones a un año de práctica en el Báltico antes de permitirles ir «al frente».

El tercer periodo de la batalla del Atlántico comenzó en abril de 1941, un mes después de que Winston Churchill acuñara la expresión «batalla del Atlántico». En este momento, Dönitz ya había reunido suficientes dotaciones de submarinos entrenadas para emprender la organización de líneas de patrullaje y ataques en manada en el Atlántico norte central; pese a que sus barcos fueron arrojados a aquellas aguas profundas, lejos de los accesos marítimos a las islas británicas, por el creciente número de escoltas de la marina británica y aviones del comando costero. Los hundimientos aumentaron, pero el Almirantazgo también obtuvo grandes éxitos durante este periodo, mediante el desvío de convoyes fuera del alcance de las líneas de patrullaje de los submarinos, gracias a las decodificaciones realizadas en Bletchley. Por ejemplo, en septiembre de 1941, cuando treinta y dos submarinos patrullaban el Atlántico norte, doce de ellos no lograron hundir ningún navío, y solamente cuatro hundieron más de cien mil toneladas, es decir, dos barcos cada uno.

Las perspectivas de Dönitz cambiaron abruptamente con la llegada del cuarto periodo, en enero de 1942, cuando pudo retirar sus submarinos del Atlántico norte central, desarticular sus formaciones de ataque en manada y

sus líneas de patrullaje y desplegar buques individuales, a menudo dirigidos por oficiales de gran experiencia, para batir la navegación costera de Estados Unidos en su costa este y en el Caribe. Los capitanes de los submarinos describieron los seis meses siguientes como sus «tiempos felices», pues los hundimientos eran tan numerosos como los blancos. En enero, veintiséis submarinos que operaban en aguas estadounidenses hundieron setenta y un cargueros y buques cisterna, equivalentes a 400 966 toneladas, sin sufrir bajas. El mes de febrero fue inferior en proporción: dieciocho submarinos hundieron cincuenta y siete barcos, es decir, 344 494 toneladas. En abril, después de un flojo mes de marzo en que hundieron 406 046 toneladas, treinta y un submarinos hundieron ciento treinta y tres barcos para unas 641 053 toneladas brutas; y así sucesivamente durante el resto del verano. A finales de agosto, cuando los estadounidenses por fin tomaron las medidas adecuadas para hacer frente a los submarinos, seiscientos nueve barcos, con 3 122 456 toneladas brutas, yacían en el fondo del mar, mientras que las pérdidas entre los submarinos participantes en las operaciones ascendieron solamente a veintidós de un total de ciento ochenta y cuatro[195].

La magnitud del éxito de Dönitz se debió al rechazo de la marina de Estados Unidos a organizar convoyes desde el comienzo, una extraña repetición de la política seguida por el Almirantazgo británico de 1914 a 1916. El almirante Ernest King, jefe de operaciones navales, se formó la idea de que los convoyes con una escolta débil ofrecían más blancos que los buques viajando por separado, por lo que abandonó la navegación costera de Estados Unidos a su suerte. Se ha dicho en su defensa que utilizó en las aguas del Atlántico todos los acorazados que pudo reunir para escoltar a los convoyes que transportaban tropas estadounidenses a Gran Bretaña y, en efecto, estos no sufrieron pérdidas. Lo cierto es que en aquellos mismos instantes King libraba una lucha a muerte con la armada japonesa en el Pacífico, donde empleaba casi todos los acorazados que su propia armada tenía en servicio. No obstante, es indudable que los estadounidenses tenían prejuicios respecto a los convoyes, como lo demuestra la organización en su armada, similar a la del Almirantazgo en la Primera Guerra Mundial y también al comienzo de la Segunda, de grupos «cazadores» de submarinos,

que como indicaba la razón y enseñaba la experiencia, encontraron pocos o ningún submarino alemán que cazar. En 1941, la marina británica estaba totalmente convencida de la razonable idea de que para encontrar y hundir submarinos alemanes era preciso ofrecerles blancos capaces de defenderse, es decir, convoyes fuertemente escoltados.

El fin de los «tiempos felices» de los éxitos contra los americanos obligó a Dönitz a arriesgar nuevamente sus submarinos contra los convoyes. El comienzo del periodo siguiente, la culminante fase quinta de la batalla del Atlántico, de septiembre de 1942 a mayo de 1943, dio lugar a un terrible episodio en la contienda marítima marcado por cuantiosas pérdidas de buques mercantes y la trágica pérdida de numerosas vidas, todas ellas cuando el clima del Atlántico norte era más severo. Aun así, la crisis puede verse desde otra perspectiva. Fue este el momento del conflicto bélico marítimo entre la Kriegsmarine y sus adversarios (las armadas británica, canadiense y estadounidense con sus respectivas fuerzas aéreas) en que Dönitz fue obligado a presentar batalla, según los términos clásicos de la guerra en el mar. En el transcurso de su vida como oficial profesional de la armada siempre había dicho que en el enfrentamiento de una flota de superficie con una de submarinos, como la suya, le esperaba la victoria. A finales de 1942 surgió ante él ese desafío, pero lo perdió.

El papel de la inteligencia británica en esa victoria fue crucial, pero también complejo. En realidad, su lucha no era sencilla, sino más bien doble, porque la marina alemana tenía su propio servicio de interceptación y decodificación de mensajes el Beobachtungs dienst [servicio de observación], conocido como B-dienst, con un notable récord de éxitos contra las transmisiones en clave de la marina británica. De hecho, la eficiencia de Gran Bretaña en la decodificación de las claves alemanas durante la Primera Guerra Mundial había llevado al departamento de Inteligencia Naval a una innegable complacencia durante los años de posguerra y hasta bien entrada la Segunda Guerra Mundial. Los británicos creyeron que la decodificación era un camino de una sola dirección, a pesar de que al principio no lograron descifrar los mensajes de Enigma, y además tuvieron el poco tino de pregonar los éxitos obtenidos desde 1914 hasta 1918, con lo cual obligaron a los alemanes a demostrar su valía. De manera

que, mucho antes del estallido de la guerra en 1939, el B-dienst ya estaba descifrando el código del Almirantazgo, sistema de grupos de cinco dígitos llamado Código Naval de sobrecifrado matemático. Un descuido hizo que las claves navales más seguras también cayeran en manos del enemigo. La historia resulta familiar: un oficial de cifras utilizó el libro de sobrecifrado de claves navales para sobrecifrar mensajes en el Código Naval, y como este era conocido fue muy fácil descifrar el otro, que pudo así ser leído de manera continua y corriente hasta el 20 de agosto de 1940[196].

Antes de la guerra, el departamento de lengua inglesa del B-dienst empleaba a novecientas personas, cifra que se elevó a cinco mil en 1942. El B-dienst, ubicado en el cuartel general naval alemán en Berlín, estaba bajo la dirección de Wilhelm Tranow, un especialista en radiotecnia que había sido contratado inicialmente para poner a prueba la impenetrabilidad de Enigma. La seguridad de sus claves fue motivo de gran preocupación para los alemanes durante toda la guerra, por lo que la revisaban constantemente, al igual que sus pares británicos. Ambas armadas estaban convencidas de no ser escuchadas, los alemanes con más razón, partiendo de que aun si los británicos lograban hacerse con tres de los cuatro elementos del sistema Enigma (la máquina, la composición de la lista y los indicadores y tablas de bigramas que designaban las cuadrículas en el mapa oceánico), no podrían leer los mensajes. Rechazaban la posibilidad de que los británicos pudieran obtener los cuatro elementos y, como resultado de una prolongada investigación realizada en 1942, aplicaron nuevas medidas de precaución contra la eventualidad de que los operadores recurrieran a otros métodos más sencillos. Una desventaja adicional para los británicos fue la modificación de las máquinas Enigma de los submarinos alemanes con la incorporación de un cuarto rotor que, combinado con un reflector adaptado, multiplicaba por veintiséis el número de claves posibles[197].

Como consecuencia, entre el 1 de febrero de 1942 y diciembre del mismo año, Bletchley perdió todo su acceso a Enigma, lo cual se reflejó calamitosamente en los hundimientos, efecto exacerbado por un repentino avance de los alemanes en la penetración de las claves navales británicas. Sospechando, con toda razón, que tanto la Clave Naval núm. 2, sucesora del Código Naval, como la Clave Naval núm. 1, habían sido penetradas, como

en efecto lo había sido esta última desde septiembre de 1941, el Almirantazgo introdujo en diciembre de 1941 la nueva Clave Naval núm. 3, también un código sobrecifrado y no realmente una clave, que operaba por el método tradicional, es decir, mediante la adición de números (tomados de un libro de conjuntos de números) a los grupos indizados en el principal libro de códigos (la Clave), y que se descifraba por sustracción. Los libros fueron enviados a las armadas británica, canadiense y estadounidense para su empleo en el movimiento de convoyes a través del Atlántico norte.

En el mes de enero de 1942, el B-dienst logró reconstruir tanto el libro de códigos para la Clave Naval núm. 3 como las tablas de sustracción empleadas con este, por lo que estuvo en condiciones de leer el ochenta por ciento del tráfico de mensajes de los convoyes, a menudo con veinte o treinta horas de antelación respecto al movimiento indicado. Este aviso le permitía disponer de tiempo suficiente para posicionar a los submarinos en la ruta del convoy, puesto que la diferencia entre la velocidad de un convoy medio, de siete a ocho nudos, y la de un submarino en superficie, al menos dieciséis nudos, significaba que las líneas de patrullaje y las «manadas» se movían al doble de la velocidad de su presa. Mientras que un convoy avanzaba trescientos veinticuatro kilómetros, un submarino en misión de cazador podía avanzar seiscientos cuarenta y ocho, cortarle el paso y sumergirse justo en el instante previo al encuentro.

Los experimentos con barcos lanzatorpedos realizados por Dönitz antes de la guerra habían preparado a los comandantes de submarinos para mantenerse al límite del campo visual enemigo, sobre la proyectada línea de avance del convoy, hasta la caída de la noche, y entonces salir a la superficie, de ser posible entre las columnas de barcos enemigos, lanzar descargas simultáneamente desde proa y popa, y sumergirse antes de la llegada de los escoltas. Dependiendo del grado de trastorno causado en el patrón de avance del convoy se podía lanzar un segundo ataque.

Para los submarinos la primera dificultad estaba en localizar el convoy. En las mejores condiciones, el límite de visibilidad desde una torreta eran dieciocho kilómetros; de manera que, una línea de patrullaje compuesta por diez submarinos podía abarcar trescientos noventa y seis kilómetros de mar. Dönitz trató se ampliar la zona de barrido mediante los servicios del

1/KG40, escuadrón de aviones Condor de largo alcance perteneciente a la Luftwaffe, pero la creciente eficacia de las patrullas aéreas británicas en 1941 y 1942 empujó a los submarinos alemanes hacia el Atlántico central, fuera del radio de alcance de los Condor; se intentó hacer volar un autogiro con un cable desde las torretas de un submarino, pero esto resultó tan inviable como peligroso.

Por su parte, un convoy de cincuenta navíos ocupaba un frente de dos mil ciento ochenta y cuatro metros. En el enorme océano Atlántico (al menos dieciséis millones de kilómetros cuadrados de aguas operativas) la superficie ocupada por un convoy y el espacio cubierto por una línea de patrullaje de submarinos en reconocimiento era relativamente pequeña, por lo que no era difícil, sino común, que un grupo pasara inadvertido para el otro. Por ejemplo, entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 1943, clímax de la batalla del Atlántico, los submarinos alemanes no lograron localizar a cuarenta y ocho de ochenta y seis convoyes[198].

El mal tiempo hizo lo suyo para ocultar los convoyes de la vigilancia alemana y obligar a los submarinos alemanes a protegerse, colocándose por debajo de la línea del periscopio; otro tanto hicieron los cambios rutinarios de rumbo y los desvíos de emergencia cuando se establecía contacto. Sin embargo, el método más productivo fue el de los desvíos deliberados de convoyes para alejarlos de las líneas de patrullaje y manadas de submarinos localizados por la inteligencia británica. De hecho, la misión fundamental de los Hunt 8 era suministrar esta información de inteligencia, que fue la principal contribución de Bletchley a la victoria en la batalla del Atlántico, y posiblemente a que no se perdiera la guerra.

En su libro sobre la guerra submarina, *Seizing the Enigma* [Descifrando la Enigma], David Kahn, destacado historiador de la criptografía, ofrece un dramático relato de uno de esos disputados desvíos. Kahn describe el avance del convoy SC127 (nombre en código derivado del punto de partida, Sidney, isla de Cabo Bretón, en la desembocadura del río San Lorenzo, Canadá) hacia Liverpool, Inglaterra, en abril de 1943. La distancia en línea recta desde Halifax, Nueva Escocia, era de aproximadamente siete mil doscientos kilómetros. El rumbo trazado, incluidos los cambios de

dirección, aumentaba la distancia, y el que finalmente se siguió, circunvalando las trampas de los submarinos alemanes, fue aún más largo.

El convoy SC127 estaba formado por más de cincuenta barcos dispuestos en trece columnas y escoltado por cinco acorazados canadienses. Al principio navegó hacia el este, aproximadamente a siete nudos y medio, y luego giró ligeramente al nordeste hacia un punto en el océano designado como punto F por la sección de Rutas Comerciales del Almirantazgo. Cuando partió el 16 de abril, tanto Bletchley como el OP-20-G de Washington trabajaban con tres días de retraso en la decodificación de las instrucciones enviadas por Dönitz a sus submarinos a través de la radio y los informes cifrados de estos. Sin embargo, ambas organizaciones de rastreo sabían que Dönitz tenía más de sesenta naves en el Atlántico (exactamente sesenta y tres) y que veinticinco de ellas estaban ubicadas en la ruta del SC127, al este del golfo de San Lorenzo, formando una línea de patrullaje de mil ciento setenta kilómetros de largo situada en dirección noroestesudeste, derecho al sur de cabo Farewell, al extremo sur de Groenlandia. El 18 de abril, el criptoanálisis de los Aliados (en Gran Bretaña o Washington, o tal vez en los dos) descifró la transmisión de Dönitz correspondiente al día 17 en que se ordenaba la formación de una línea identificada con el nombre en código de Herrerillo. Aunque, como nueva medida de seguridad, Dönitz se refería a los submarinos correspondientes solo por el nombre de sus capitanes, la clave había sido resuelta. Más difícil resultaba la localización de los barcos, ya que ni Bletchley ni el OP-20-G habían logrado determinar todos los códigos interiores de las designaciones por cuadrícula. Además, el B-dienst leía completamente la Clave Naval núm. 3, así que conocía por las transmisiones del Almirantazgo al SC127 que este estaba al tanto de la existencia de Herrerillo. A pesar de ello, y no sin cierta autocomplacencia, Dönitz llegó a la conclusión de que el SC127 mantendría su rumbo, posiblemente porque también seguía el avance del convoy que navegaba detrás, el HX234, que acababa de cambiar abruptamente su rumbo como maniobra evasiva, y quizá pensó que los británicos no ordenarían simultáneamente a dos convoyes desviarse de las rutas planificadas en el

entendido de que el desvío del HX234 distraería la línea Herrerillo. Pero en esto se equivocó. El 20 de abril, la sección de Convoyes y Rutas de Washington, equivalente de la sección de Rutas Comerciales del Almirantazgo en la marina de guerra de Estados Unidos, ordenó al convoy SC127 cambiar radicalmente de dirección justo antes de llegar al llamado punto F, derecho al este del cabo Race en Terranova. En lugar de continuar al noroeste debía girar casi derecho al norte, dejando la costa de Terranova a babor para evadir por varios cientos de kilómetros las cuadrículas en que le aguardaban los veintiséis submarinos alemanes de la operación Herrerillo.

Alertado sobre la imposibilidad de Herrerillo de encontrar al convoy SC127, Dönitz formó otra línea de patrullaje denominada Pájaro Carpintero (los nombres de aves estaban de moda en el Estado Mayor de los submarinos alemanes) y la desplegó al sur, creyendo erróneamente que el SC127 había marchado en esa dirección. Por consiguiente, el SC127 pudo continuar su viaje sin contratiempos. Dos factores incidieron en que este convoy no fuera atacado: uno de ellos fue que, desafortunadamente, los submarinos de la operación Herrerillo, habían topado con el convoy HX234 y empezaban a hundirle barcos, operación continuada por otra manada organizada a toda prisa, la Mirlo; el otro factor fue que al desviarse al norte, durante uno de los peores inviernos del siglo XX, que extendió el hielo en dirección sur hasta Terranova, el SC127 encontró en su camino témpanos de hielo e icebergs que le obligaron a cambiar de nuevo su rumbo, esta vez hacia el estrecho de Dinamarca, entre Groenlandia e Islandia. El peligro de los hielos también obligó al convoy a disminuir la velocidad, echando por tierra las suposiciones alemanas sobre su ritmo de avance hacia otras concentraciones de submarinos más al este en el Atlántico central.

El 22 de abril, cuando el convoy reanudó la marcha por el nuevo rumbo ordenado por la sección de Convoyes y Rutas de Washington, los criptoanalistas aliados habían reiniciado la lectura de las transmisiones realizadas por Dönitz a través de Enigma, pero ahora con solo uno o dos días de retraso. Por consiguiente, el SC127 fue dirigido al este, es decir, afuera y al norte de la trampa desplegada por los submarinos alemanes en medio del estrecho de Dinamarca. El 25 de abril, el convoy pasó del control

del comandante en jefe de la flota de Estados Unidos (Cominch) al comando de Accesos Occidentales en Liverpool, es decir, el comando del Almirantazgo a cargo de la batalla del Atlántico. El 26 de abril también llegaron aviones de largo alcance con base en Islandia para brindarle cobertura, lo que habría obligado a cualquier submarino con intenciones de emerger (ninguno lo intentó) a sumergirse de nuevo y perder contacto con el convoy. Durante los tres últimos días de su viaje, del 29 de abril al 1 de mayo, el SC127 fue escoltado por la aviación. El 2 de mayo, después de enviar veintidós de sus buques a Islandia y Escocia, tocó puerto en Liverpool sin haber perdido ningún barco durante los diecisiete tensos días de navegación[199].

La capacidad de Bletchley y del OP-20-G para escuchar las instrucciones de Dönitz a sus submarinos incidió notablemente en que el SC127 lograra escapar de los ataques en manada, pese a que estos servicios de inteligencia no tenían aún el dominio total del «éter», ni tampoco el Almirantazgo había logrado revertir la capacidad del B-dienst para descifrar los mensajes de los convoyes anglo-americanos. No fue hasta junio de 1943 que los cambios introducidos en la Clave Naval núm. 3 pudieron garantizar la seguridad absoluta de las señales empleadas para combatir en la batalla del Atlántico, y que tanto Bletchley como el OP-20-G lograron dominar la clave de Enigma para las comunicaciones navales. No obstante, haber podido guiar al SC127 por entre las trampas desplegadas contra este convoy por el cuartel general de los submarinos alemanes demostraba que se había entrado en una nueva etapa.

A mediados de marzo de 1943, dos convoyes que salían de Nueva York, el SO12 y el HX229, fueron atacados y masacrados por dos manadas, la *Robber Baron* y la *Attacker Driver*. De los noventa buques mercantes que conformaban los dos convoyes escoltados por veinte acorazados, veintidós fueron hundidos, mientras que los submarinos alemanes solo perdieron dos de los suyos; uno de ellos destruido durante el regreso a su base por un avión británico de lucha contra submarinos en el golfo de Vizcaya, lejos del escenario de la acción.

El combate en torno a los convoyes SC112 y HX229 (los dos se mezclaron, como casi sucedió con los SC127 y HX234) fue el más costoso de la guerra y el que, según se reconocería después, marcó el momento crítico de la batalla. Unas batallas más como la de los SC112/HX229, y Dönitz se habría alzado con el triunfo. Pero las que siguieron a esta inclinaron la balanza en su contra. Más adelante, en marzo, los convoyes SC123 y HX230 escoltados por uno de los nuevos portaaviones pequeños conocido como «porta jeeps», se enfrentaron a dos manadas (*Seawolf* y *Seadevil*) y aun así tocaron puerto en Gran Bretaña con la pérdida de un solo barco mercante; a los convoyes HX231 y ONS176 no les fue tan bien, pero no hubo masacre. En abril, se perdieron buques con un total de 313 000 toneladas, pero también catorce submarinos alemanes. En mayo, cuando Dönitz envió tres manadas (*Woodpecker, Blackbird* y *Ram*) conformadas por sesenta submarinos contra el convoy ONS5, el enfrentamiento se extendió por diez días en los que doce mercantes fueron hundidos, pero también once submarinos, siete de ellos en una sola noche. A finales del mes de mayo, cuando treinta y cuatro submarinos alemanes fueron hundidos, Dönitz decidió que esta proporción resultaba insostenible. A propósito de ello indicó que «en mayo, el hundimiento de unas diez mil toneladas, (aproximadamente dos barcos) en el Atlántico nos costó la pérdida de un submarino, mientras que hasta hace poco (se refería al periodo más fructífero para él en 1942) solo perdíamos uno después de hundir cien mil toneladas. De manera que en mayo las pérdidas se han elevado a niveles intolerables». Por consiguiente, ordenó «un cambio temporal a zonas con menor peligro de ataques aéreos»; lo que significaba alejarse de las aeronaves transportadas en los portaaviones escoltas que volaban desde Gran Bretaña sobre el golfo de Vizcaya, y desde Islandia, Irlanda y Estados Unidos hasta el lugar del Atlántico donde antes hubo una «brecha aérea». Esta acción equivalía a admitir la derrota; una derrota total porque, aunque nuevas armas y nueva tecnología de submarinos podrían permitirle continuar hundiendo barcos, ya nunca más se acercaría al nivel de 1942 y principios de 1943, esto sin hablar de su expectativa de alcanzar la «victoria total» con el hundimiento de nueve millones de toneladas en buques mercantes en un año. Dönitz había fracasado.

¿Qué papel desempeñó la batalla de los cifrados en la derrota de los submarinos? Para los alemanes significó una gran pérdida que desde mediados de 1943 en adelante no pudieran continuar leyendo las transmisiones británicas. En sus días dorados de comienzos de 1943, cuando descifraba en tiempo real el diez por ciento del tráfico de mensajes de los convoyes, el B-dienst fue capaz de informar a Dönitz sobre sus desplazamientos con treinta horas de anticipación; pero después de un examen injustificablemente laborioso y prolongado de la seguridad de la Clave Naval núm. 3, el diseño de un supercódigo (Clave Naval núm. 5) y su distribución a las flotas británica y estadounidense, dejó al B-dienst a oscuras. De cualquier manera, su contribución hasta entonces había sido formidable, porque únicamente con la formación de submarinos en líneas de patrullaje y sin el acceso a la información de las patrullas aéreas británicas y estadounidenses, Dönitz no habría logrado interceptar tantos convoyes. El océano era demasiado extenso y la cifra de submarinos demasiado pequeña, por lo que necesitaban conocer la manera de llegar a los convoyes: y el B-dienst lo hizo posible desde 1941 hasta 1943.

Aun así, la mayoría de los convoyes logró atravesar el océano, de este a oeste y viceversa, sin interferencias, incluso en los peores momentos de la batalla del Atlántico. En los cinco meses de guerra del año 1939, 700 buques navegaron en convoyes hasta las islas británicas a través del Atlántico norte y solo 5 fueron hundidos. Los hundimientos de convoyes próximos a su llegada resultaban mucho más perjudiciales para el esfuerzo bélico de Gran Bretaña que los interceptados después de zarpar; en ambos casos se perdían los navíos, pero en los que llegaban se perdía también la carga. Con frecuencia los barcos al salir iban vacíos, llevando únicamente lastre, y en el peor de los casos bienes que se exportaban para sufragar las compras. En 1940, arribaron 5434 barcos, por 133 que fueron hundidos; y en 1941, 12 057 barcos, por 153. El total de hundimientos de buques en convoyes, incluso entre los peor escoltados, en los tres primeros años de guerra, ascendió a 291; es decir, el 0,02% de los que zarparon.

En 1943, año de las más importantes batallas de convoyes, cuando Dönitz contaba con más de trescientos submarinos en acción y organizaba manadas de hasta cuarenta de ellos, 9097 barcos llegaron cruzando el

Atlántico norte, por 139 que no lo lograron; y en los cinco meses de guerra de 1945, llegaron 5857, por solo 6 que se perdieron. De un total de 838 convoyes y 35 449 barcos que zarparon entre 1943 y 1945, se perdieron en total 325, es decir, el 0,009%.[200]

Estas cifras requieren ajustes, puesto que no incluyen los hundimientos de buques que partían, los convoyes que navegaban fuera del Atlántico norte ni los barcos que viajaban por separado, que no eran pocos; tampoco incluyen los hundimientos provocados por acciones aéreas, buques de superficie o minas. Sin embargo, justo es decir que muchos barcos atravesaron el Atlántico varias veces, siempre expuestos a riesgos al igual que sus tripulaciones. Lo cierto es que esas cifras constituyen un récord tan solo para el tránsito de barcos cargados con material bélico, incluidos alimentos básicos, combustible y materias primas, en la ruta crucial, la vía de contacto entre Norteamérica y Gran Bretaña a través del Atlántico norte; es decir, el escenario de combates de la batalla del Atlántico que tanto preocupó y atormentó a Churchill en los días terribles de la guerra.

Después de un análisis de las estadísticas, Clay Blair, el historiador más minucioso de la guerra submarina, determinó que los temores de Churchill eran exagerados, y que Dönitz, incluso cuando llegó a tener sus trescientos submarinos, nunca puso a Gran Bretaña en riesgo de morir de hambre como ocurrió en 1917, y ni siquiera estuvo cerca de derrotar a las fuerzas de lucha contra submarinos pertenecientes a los Aliados. De hecho, Blair insiste enérgicamente en que el desvío de los convoyes lejos de las líneas de patrullaje de los submarinos alemanes en base a la información de inteligencia obtenida por Bletchley, y más tarde el OP-20-G, mediante la decodificación de mensajes, efectivamente disminuyó la tasa de destrucción causada por los submarinos alemanes al reducir la frecuencia de contacto entre las manadas y las escoltas de los convoyes, y con ello prolongó la batalla del Atlántico. A fines de 1941, escribe Blair, «estaba claro […] que los británicos no podían continuar por mucho más tiempo confiando tan completamente en la *evasión* de los convoyes. Además del fortalecimiento de la escolta defensiva necesitaban lanzar fuerzas submarinas y aéreas a la ofensiva contra astilleros, zonas de entrenamiento, bases y refugios de

submarinos alemanes, el golfo de Vizcaya y cualquier otro lugar donde fuera posible eliminarlos mucho más rápidamente»[201].

A mediados de 1943, británicos, canadienses y estadounidenses adoptaron una serie de medidas que multiplicaron notablemente la destrucción de los submarinos alemanes, tanto en las proximidades de los convoyes como en los accesos oceánicos. En mayo de 1943, de los cuarenta y nueve submarinos alemanes que salieron de patrulla a las rutas de los convoyes en el Atlántico norte, dieciocho fueron puestos fuera de combate: un índice de destrucción de más de uno de cada tres. Muchos de ellos estaban al mando de capitanes que navegaban por primera vez, pero once tenían experiencia de mando. Los cuarenta y nueve submarinos solo pudieron hundir dos buques mercantes[202].

¿Qué otros factores, además de la información obtenida con la decodificación de Enigma, obraron contra los sueños de Dönitz de lograr la victoria mediante la destrucción de convoyes? Fueron muchos los factores: desde el exitoso esfuerzo por aumentar el volumen de la flota mercante que suministraba a Gran Bretaña mediante el alquiler y la requisa de navíos, hasta avances tecnológicos como los radiolocalizadores de alta frecuencia (HF/DF o Huff-Duff como se les llamaba entonces) instalados en las escoltas y la adopción de radares centimétricos, además del perfeccionamiento de armas submarinas; la adición de un número mayor de buques escolta de mejor calidad y superior organización; la introducción de pequeños buques portaaviones escoltas (de los conocidos como «porta jeeps»); el empleo de más aviones antisubmarinos con mejor equipamiento en las rutas que conducían desde las bases de los submarinos alemanes hasta el Atlántico, así como aviones de muy largo alcance (MLA) en la «brecha aérea» localizada en medio del Atlántico; el perfeccionamiento de los métodos de detección submarina, y muchas otras medidas.

LA EXPANSIÓN DE LA MARINA MERCANTE

Al comienzo de la guerra, Gran Bretaña disponía de una marina mercante (bautizada por Winston Churchill, en uno de sus brillantes momentos de inspiración verbal, como «armada mercante») de tres mil barcos con un

total registrado de diecisiete millones y medio de toneladas de peso bruto. A fines de 1941, cuando Estados Unidos entró en la guerra (con mil cuatrocientos barcos de ocho millones y medio de toneladas de peso bruto), la «armada mercante» había perdido mil ciento veinticuatro barcos, incluidos neutrales con cargas bélicas británicas, por un total de cinco millones trescientas mil toneladas de peso bruto. Sin embargo, se habían adquirido cuatrocientos ochenta y tres buques de Noruega, Grecia y Holanda, países ocupados por Alemania, y otros ciento treinta y siete habían sido tomados como botín de guerra, con un total de cuatro millones de toneladas de peso bruto. Entretanto, los astilleros británicos construían buques con cerca de dos millones de toneladas de peso bruto; por lo que de septiembre de 1939 a diciembre de 1941, mes de Pearl Harbor, la «armada mercante» efectivamente logró ampliarse en mil seiscientos barcos, con un total de veinte millones setecientas mil toneladas de peso bruto. Visto desde hoy, parece sorprendente que los propietarios de los barcos, y más aún sus tripulaciones, aceptaran su alquiler para la batalla del Atlántico. Su disposición a asumir el riesgo comercial y personal solo puede explicarse por el índice de pérdidas relativamente bajo demostrado por Clay Blair[203].

En lo que podría calificarse informalmente como «lucha personal» entre Churchill y Dönitz, cabe decir que entre septiembre de 1939 y diciembre de 1941 el primero construyó y arrendó más barcos que su enemigo. En cuanto a tonelaje hundido, índice preferido por Dönitz para medir su éxito, Gran Bretaña se mantuvo al frente. Después del 7 de diciembre de 1941, cuando el poderío de la industria estadounidense decididamente entró en la ecuación, la alianza anglo-americana se hizo inalcanzable. En la primera línea del combate por el tonelaje estaba el dinámico industrial estadounidense Henry Kaiser, ingeniero civil constructor de la presa Hoover y otras obras significativas incluidas en el programa de reconstrucción emprendido por Roosevelt a partir de 1932. A la solicitud de dedicar sus técnicas de tiempo y movimiento a la construcción de buques, Kaiser respondió con el diseño de un barco mercante estandarizado, el modelo Liberty, basado en un barco británico de carga polivalente, y construyó astilleros en las costas este y oeste capaces de producirlo en tan solo cuatro días, con partes prefabricadas. La media por lo general era de cuarenta y

dos días. Según el método de Kaiser, pues, se pudieron construir dos mil setecientos diez de estos buques durante la guerra. Esta cifra incluyó un modelo de barco superior llamado Victory, capaz de alcanzar dieciocho en lugar de once nudos. Kaiser también construyó los buques cisterna T2, y su versión mejorada, T3; así como numerosos portaaviones escoltas. Cuando se compara la cifra de producción de los astilleros de Kaiser con la de hundimientos por submarinos alemanes en el Atlántico norte (mil seis buques en 1942, pero solo treinta y uno en 1944), resulta evidente que Dönitz se había equivocado al esperar ganar una guerra de tonelaje. A diferencia de la Primera Guerra Mundial, los enemigos de Alemania fueron capaces de construir más barcos de los que hundían los submarinos alemanes. Pese a las grandes presiones de Dönitz sobre sus capitanes, a mediados de 1943 las estadísticas estaban en su contra[204].

LOS COMBATES DE CONVOYES

No obstante, tratar de reponer las pérdidas más rápidamente de lo que se producen puede convertirse en una batalla estéril y desalentadora. Con toda razón el Almirantazgo se esforzó desde el principio de la guerra submarina por devolver los golpes, incluso en mayor medida en que los recibían. Aunque su política, aplicada desde el primero hasta el último día de la guerra, consistía sobre todo en garantizar «la llegada segura y oportuna de los convoyes», y la primera obligación de los escoltas era expulsar a los submarinos alemanes del recorrido, también trataban de destruirlos; pese a que al principio lo más que podían hacer los escoltas debido a su escasez era tratar de proteger al convoy. Las tripulaciones y capitanes de los buques escolta carecían de experiencia y armamento adecuado, además de que los medios con que contaban para la detección del enemigo eran rudimentarios. Gran Bretaña entró en la guerra con unos ciento ochenta destructores, sesenta de ellos sobrevivientes de la Gran Guerra y los restantes construidos a partir de 1927, y muchos tuvieron que operar con la flota sin estar debidamente adaptados para cumplir misiones contra los submarinos. Portaban lanzatorpedos, que resultaban superfluos, demasiados cañones y, paradójicamente, eran excesivamente veloces, con un excesivo consumo de

combustible de sus enormes motores en las largas travesías por el Atlántico. Tal como había insistido Churchill desde el comienzo, se necesitaban buques más pequeños, de mayor resistencia y con menos armas de superficie, pero capaces de transportar cargas de profundidad.

Los primeros en ofrecer mejores prestaciones fueron los destructores clase Hunt, de los cuales se llegaron a producir ochenta y seis; pero debían ser abastecidos con excesiva frecuencia y carecían de la estabilidad necesaria para afrontar las tormentas del Atlántico norte. Los destructores estadounidenses adaptados (cincuenta de ellos procedentes de bases del Caribe) tuvieron más éxito; aunque la marina británica estaba más satisfecha con los diez cúteres guardacostas prestados por Estados Unidos, que resultaban ser espaciosos barcos de excelentes cualidades marineras. Otro buque rápido fue la corbeta, inspirada en los balleneros del Antártico, con buena capacidad marinera pese a sus fuertes cilindros; aunque demasiado lenta, pequeña y pobremente pertrechada para poder ser la espina dorsal de la flota escolta. Este propósito se logró finalmente con nuevos tipos de balandros y fragatas, que eran de hecho pequeños destructores capaces de desarrollar la velocidad requerida para adelantarse a los submarinos alemanes en superficie, además de suficientemente económicos en el consumo de combustible[205].

Mientras la marina británica se ocupaba en crear una adecuada flota de escoltas, y la canadiense emprendía una vasta expansión que multiplicaba por veinte su capacidad para convertirse en la tercera mayor del mundo, los británicos continuaban además desarrollando y afinando los métodos de enfrentarse a los submarinos. El corazón del sistema era el Centro de Inteligencia Operativa [OIC, según las siglas inglesas], en el Almirantazgo londinense, dividido en cuatro secciones, entre las que sobresalía la sala de Rastreo de Submarinos, comandada desde 1941 por Roger Winn, que había superado una polio, que rápidamente estableció una estrecha relación con el grupo de especialistas navales destacados en Bletchley y se convirtió en un inspirado intérprete de los mensajes descifrados de Enigma. El OIC estaba conectado por vía segura de teletipo y teléfono con el comando de Accesos Occidentales, también conocido como Derby House, inicialmente ubicado en Plymouth y más tarde en Liverpool, principal puerto de destino de los

convoyes del Atlántico norte. El comando de Accesos Occidentales, bajo el mando del extrovertido almirante sir Max Horton, fue el que libró la batalla del Atlántico del lado europeo. La característica más visible de su sala de control era una enorme carta de navegación desplegada sobre la pared, donde se actualizaba constantemente tanto la ubicación de los convoyes como la de las líneas de patrullaje de los submarinos alemanes y sus manadas. «Todos los estadounidenses que visitaron las agencias militares británicas en 1941 quedaron impresionados por el grado de unificación logrado en la batalla del Atlántico; desde el gabinete de Guerra hasta el Almirantazgo y el Ministerio de la Fuerza Aérea, hasta Bletchley Park, el OIC y Derby House, todos trabajaron con una extraordinaria unidad de propósitos»[206]. Semejante eficiencia no existía en el lado alemán. Al igual que en otras muchas esferas de la guerra susceptibles de una comparación directa, en los combates de la batalla del Atlántico la democracia británica demostró ser más eficiente que la dictadura alemana. En el lado alemán, la Dirección de la Guerra Submarina se caracterizó por la suspicacia y las rivalidades motivadas por el deseo de ganarse la atención del Führer. Mientras los británicos, incluso manteniendo el más estricto secreto, daban participación a todos aquellos cuya aportación era necesaria para la lucha, Dönitz limitaba la dirección a un pequeño grupo ubicado en Kernaval, Bretaña, hasta que un comando de ataque le alarmó lo suficiente como para ordenar su traslado a Berlín. Como consecuencia de este desdén por el esfuerzo general que tuvo Alemania durante la guerra, su marina de guerra permaneció anclada en la tecnología y la estrategia del principio de la misma, empleando submarinos apenas superiores a los utilizados durante la Primera Guerra Mundial para realizar una serie de ataques en superficie contra convoyes oceánicos; mientras que sus adversarios recurrían a cualquier medida de lucha contra los submarinos para derrotar su ofensiva en el Atlántico.

No se puede acusar a Dönitz de haber descuidado la preparación de sus tripulaciones, pues incluso cuando la perspectiva de triunfo en el Atlántico se percibía cada vez más distante, los submarinos recién construidos y sus tripulaciones frescas continuaban pasando un año de entrenamiento en las protegidas aguas del Báltico, «ejercitándose» para el combate contra los

convoyes. Sin embargo, la táctica empleada por los submarinos alemanes no evolucionó. Dönitz se aferró a la «idea única» concebida cuando era un joven oficial de la marina de guerra tras el Tratado de Versalles, empleando los submarinos como torpederos de superficie, manteniéndolos acechantes en el límite del campo visual en los flancos del convoy localizado, y atacando en manada a la caída de la noche. Realmente, no tuvo en cuenta la capacidad de sus adversarios para variar sus propias técnicas defensivas. Fue un lamentable error, puesto que, a medida que la batalla del Atlántico se prolongaba, los británicos, con ayuda de canadienses y estadounidenses, cambiaron abundantemente sus técnicas, utilizaron más tecnología nueva que los alemanes e hicieron gala de una creatividad que Dönitz fue incapaz de desplegar, todo lo cual les llevó al triunfo.

Al principio, los pocos escoltas británicos de los convoyes, con frecuencia no más de cuatro acorazados para una concentración de sesenta buques mercantes, respondían a los ataques dando caza individualmente a los submarinos. En ocasiones obligaban al enemigo a sumergirse y mantenían el ataque mediante el Asdic (dispositivo de sonda acústica, conocido más tarde simplemente como sónar, desarrollado en 1918 por el Comité Aliado para la Investigación sobre Detección de Submarinos, encabezado por el científico canadiense R. W. Boyle), pero habitualmente se veían obligados a poner fin al contacto cuando el convoy empezaba a alejarse y debían regresar a la formación. En los primeros días, los éxitos de las escoltas fueron desalentadores; en 1940, solo destruyeron doce submarinos alemanes, por ciento treinta y tres mercantes organizados en convoyes que perdieron.

A medida que se intensificaron las batallas de los convoyes, los británicos desarrollaron una nueva técnica. En 1941, los grupos de escoltas recién creados (señalados con la letra B los británicos, la C los canadienses, y más tarde la A los estadounidenses, cada uno con un número distintivo y compuestos por seis u ocho acorazados unidos bajo el mando de un único comandante) comenzaron a reaccionar con agresividad. Tal como británicos y canadienses enseñarían posteriormente a los estadounidenses, porque lo sabían desde 1941, los submarinos alemanes estaban entrenados para atacar en superficie durante la noche. También sabían que las peores pérdidas

usualmente se registraban en la primera noche del ataque, independientemente de si se había recibido o no una alerta de Ultra. Por lo tanto, cuando un torpedo hacía impacto, los escoltas, sabiendo que los submarinos atacantes tratarían de introducirse entre las columnas del convoy, se volvían hacia dentro y disparaban luces de bengala para iluminar la escena. Cuando se lograba identificar a los submarinos, se les disparaba o se preparaban para el ataque; si se sumergían, los escoltas procedían a establecer contacto mediante el sónar y a lanzar cargas de profundidad, no solo con la esperanza de hundirlos, sino con el propósito de al menos mantenerlos sumergidos, sin poder avanzar o haciéndolo a poca velocidad, para que el convoy pudiera alejarse, a menudo mediante una maniobra de emergencia.

Pero cuando eran muchos los submarinos involucrados en la acción las maniobras no resolvían el problema, porque el convoy sencillamente se encontraba con otros enemigos y había que seguir combatiendo. La luz del día obligaba a los submarinos alemanes a sumergirse, y por tanto a reducir la velocidad por debajo de la de su objetivo, lo que permitía a un convoy bien dirigido, y con un poco de suerte, escapar de sus perseguidores. La primera noche de combate de un convoy era la peor; y a medida que aumentó el número de buques escolta y estos aprendieron a organizarse y responder bajo presión, las noches siguientes fueron también difíciles para los submarinos.

De igual manera, los resultados empezaron a favorecer a los convoyes. A fines de 1943, algunas formaciones de escoltas habían adquirido gran habilidad, pero ninguna más que el segundo grupo de escoltas bajo el mando del Capitán F. J. Walker, quien desarrolló una técnica «de engaño» con el fin de sobreponerse a la pérdida del contacto mediante sónar que siempre tenía lugar entre los últimos noventa y uno y ciento ochenta y dos metros de distancia del ataque. Así, cuando cesaba el característico sonido metálico del sónar al chocar con el casco sumergido en el momento en que el buque atacante le rebasaba, un buen capitán de submarino aprovechaba la oportunidad para realizar una violenta acción evasiva que con frecuencia tenía éxito. Walker se percató de que empleando dos barcos, uno para mantener el contacto vía sónar desde la distancia y otro para desplazarse

lenta y silenciosamente sobre el objetivo hasta situarse sobre este, era posible sorprender al submarino con cargas de profundidad. El momento preciso se indicaba mediante luces, banderas o el nuevo sistema de comunicación por radio conocido como «conversación entre barcos» [TBS, según las siglas inglesas], invención estadounidense que Walker utilizó profusamente.

Desde el 31 de enero hasta el 19 de febrero de 1944, los seis balandros de Walker (*Wren, Woodpecker, Wild Goose, Magpie, Kite* y *Starling*, su propio barco) hundieron seis submarinos alemanes aplicando el método «de engaño» en los accesos occidentales a los que Dönitz estaba volviendo a enviar sus barcos tras su retirada del Atlántico norte central seis meses antes. La tripulación de la última víctima, el U-264, logró abandonarlo y salvarse; pero los otros cinco desaparecieron con sus tripulaciones.

El grupo de Walker se aprovechó de la abundancia de convoyes que navegaban en dirección a Gran Bretaña y que atrajeron a los submarinos. El éxito de la guerra contra los submarinos casi siempre se obtenía en las proximidades de un convoy. El método preferido por Churchill de 1939 a 1940, y por el almirante King en 1942, de buscar a los submarinos alemanes con grupos de «cazadores», se convertía en un patrullaje sin sentido en un océano solitario. No había inteligencia capaz de guiar a los buques antisubmarinos hasta sus objetivos si estos permanecían sumergidos o se sumergían a la vista del atacante, como solían hacer los submarinos alemanes cuando andaban en busca de su presa. La única ocasión en que no se aplicó este patrón fue cuando, en mitad de la guerra, Dönitz empezó a enviar submarinos cisterna para abastecer a los barcos de ataque que había en medio del océano. Los portaaviones americanos que llevaban escoltas tuvieron especial éxito en la destrucción de estos submarinos cisterna y los barcos que abastecían cuando se los encontraba juntos. El 4 de octubre de 1943, aviones procedentes del *Card* se encontraron con un U-460 en el proceso de abastecimiento de tres submarinos del tipo VII; hundieron de inmediato al U-460 y después al U-422. El *Card*, por supuesto, acompañaba a un convoy que se dirigía a Gibraltar.

Una poderosa fuente de inteligencia técnica fue el radiolocalizador de alta frecuencia, o Huff-Duff, desarrollado antes de la guerra, pero

perfeccionado y ampliamente distribuido en 1943, que permitió escuchar hasta las más breves transmisiones entre submarinos alemanes y visualizarlas en una pantalla. Por tratarse de un artefacto pasivo, que no daba señales a su objetivo durante la interceptación, facilitaba la ejecución de ataques sorpresa contra los submarinos alemanes, especialmente en condiciones de poca visibilidad, con un alto grado de precisión a corta distancia. Al comienzo, no obstante, tuvo problemas; así que pasó algún tiempo antes de que se ganara la confianza de los comandantes de los buques escolta, quienes inicialmente preferían el radar centimétrico de alta frecuencia que había sido inventado casi simultáneamente. Los diversos modelos del radar 271 ofrecían una clara definición del objetivo hasta a siete mil doscientos ochenta metros, y con la ventaja adicional de burlar los dispositivos alemanes de detección. Los alemanes, que todavía no habían desarrollado un sistema centimétrico, partían del supuesto de que los británicos no lo habían hecho, lo cual tuvo consecuencias nefastas para la supervivencia de los submarinos alemanes[207].

En las batallas finales en torno a los convoyes que navegaban por la ruta del Atlántico norte central en 1943, las pérdidas de submarinos alemanes alcanzaron niveles intolerables, y pese a formar manadas de hasta cincuenta submarinos, no lograban abrirse paso. En los ataques realizados a mediados de octubre contra los ON206 y ON520, solo un mercante rezagado y fuera de la pantalla protectora de los escoltas resultó hundido, mientras que se registró la pérdida de seis submarinos alemanes en dos días.

EL ATAQUE AÉREO

Cuatro de las seis víctimas del 16-17 de octubre de 1943 fueron hundidos por aviones, pieza de guerra que cada vez iba mostrando mayor capacidad letal contra los submarinos alemanes que los buques escolta mejor equipados y entrenados. Las tripulaciones de los escuadrones aéreos especializados en el combate contra submarinos ya estaban bien entrenadas y tenían la experiencia acumulada de cuatro años de guerra. Al principio, su misión más bien se había limitado a obligar a los submarinos a sumergirse durante el día, a pesar de que incluso los primeros aviones antisubmarinos

iban equipados con cargas de profundidad. Pero, en 1943 ya se disponía de mejores aeronaves, con equipamiento superior, que atacaban y hundían a los submarinos alemanes cuando aún se encontraban lejos de los convoyes. El punto débil de Dönitz era el golfo de Vizcaya, porque casi todos sus submarinos debían cruzar desde los seguros refugios a prueba de bombas de los puertos de la costa oeste francesa hasta el Atlántico norte. Al comienzo, hacían la travesía sumergidos durante el día y en superficie durante la noche, para poder cargar sus baterías y lograr la mayor velocidad posible con el diesel. En los primeros tres años de la guerra lograron atravesar la distancia sin dificultades. Durante los primeros veintiséis meses, solamente uno de ellos fue hundido por aviones en el golfo, y eso gracias a que Bletchley había suministrado información precisa y el comando aéreo costero actuó; un Whitley del escuadrón JO2 estaba equipado con los primeros modelos de radares de búsqueda.

El comando costero admitió que su llamada ofensiva de Vizcaya resultó ineficaz. Contaban con aviones que el comando de bombarderos había rebajado de servicio, sus equipos de búsqueda eran débiles e incluso el alcance de sus armas ofensivas era limitado. En el transcurso de 1942 se realizaron mejoras, la más importante de las cuales fue el desarrollo de un dispositivo de identificación visual, el Leigh Light, así llamado por su inventor, un oficial de la RAF; usualmente montado sobre un bombardero Wellington de mediano porte, y dirigible, se iluminaba después de que el radar de búsqueda de a bordo detectaba el blanco. En este punto, el piloto descendía hacia el haz de luz, que se encendía solo después de que el submarino hubiera perdido la oportunidad de bajar hondo; las cargas de profundidad eran lanzadas entonces, o bien alrededor del barco en inmersión, o bien en el remolino creado por esta operación.

Desde la primavera de 1943, el éxito había marcado los ataques aéreos contra los submarinos alemanes que intentaban penetrar en el Atlántico norte a través del golfo de Vizcaya o después de haber circunnavegado las islas británicas desde los puertos alemanes a través de la brecha Feroe-Islandia. Por ejemplo, el 5 de mayo, el U-663 fue atacado en pleno día y hundido con cargas de profundidad por un hidroavión Sunderland. El 8 de mayo, en el golfo de Vizcaya, un bombardero pesado Halifax hundió al

buque cisterna 490 de reabastecimiento de submarinos utilizando cargas de profundidad. El 31 de mayo, el U-563 fue atacado en el golfo de Vizcaya por un Halifax, luego por otro y finalmente por dos Sunderland que lo destruyeron. El mismo día, el U-440 se hundió víctima de una carga de profundidad lanzada por un Sunderland, casi al límite del Atlántico[208].

Aunque la destrucción, naturalmente, no afectaba solo a una de las partes. A fines de 1942, Dönitz comenzó a equipar a sus submarinos con armas antiaéreas adicionales y cursó órdenes de «combatir en superficie». Era una lucha desigual, porque los submarinos alemanes eran mucho más vulnerables que sus atacantes, en particular cuando eran captados en la noche por el rayo Leigh Light. No obstante, numerosos aviones fueron alcanzados por fuego pesado cuando en sus ataques se acercaban demasiado al enemigo, como hacían los pilotos más temerarios; algo comprensible, porque en cientos de horas de patrullaje de un océano desierto era extraño avistar un submarino en superficie, y cuando esto ocurría, el piloto, llevado por el entusiasmo, acercaba su avión a unos pocos cientos de metros del submarino, para garantizar que sus cargas de profundidad lo alcanzaran. En ocasiones, el fuego de los submarinos alemanes destruía al atacante, causando la muerte inmediata de la tripulación o dejando a los supervivientes condenados a una muerte lenta en las balsas salvavidas. A diferencia de quienes se veían obligados a abandonar un barco cerca de los convoyes, que tenían la posibilidad de ser rescatados por un buque escolta (como lo fue el famoso as de la aviación Otto Kretschmer el 9 de marzo de 1942, recogido por el buque de guerra británico *Walker*, con la mayor parte de la tripulación del U-99), ser hundido por un avión en mar abierto equivalía a una muerte inmediata o a una prolongada agonía en el salvavidas. Otro tanto ocurría con las tripulaciones de los aviones que fallaban y debían hacer un amarizaje forzoso, fuera por las acciones ofensivas del submarino desde la superficie o por la interceptación de aviones alemanes de combate con base en la costa oeste de Francia. El destino era especialmente cruel con los primeros modelos bimotores Wellington, incapaces de mantener la altitud cuando se estropeaba uno de sus motores. El cálculo de Clay Blair indica que veintinueve aviones fueron

derribados por sus teóricas víctimas, aunque tres fueron hundidos mientras se defendían.

Pero por lo general, los aviones tenían más posibilidades de salir airosos. En la ofensiva coordinada de abril-septiembre de 1943, en el golfo de Vizcaya, treinta submarinos alemanes fueron hundidos y diecinueve debieron regresar a puerto por los daños sufridos. La táctica de «combatir en superficie» resultó suicida, aun cuando los submarinos navegaran en grupos, por lo que fue preciso abandonarla. Además, durante 1943 aparecieron armas aire-superficie (y sub-superficie) más letales, incluidos los cohetes lanzados desde el aire, usualmente disparados por los antiguos biplanos Swordfish que despegaban de los escoltas británicos, y cañones antitanques de seis depósitos montados sobre aviones Mosquito con base en tierra; ambos tenían capacidad para perforar el casco presurizado de los submarinos alemanes con un efecto terrible. Al cabo, el arma dominante de entre las aéreas resultó ser la llamada mina Mark 24, nombre en clave de un torpedo acústico estadounidense guiado por el ruido de la hélice (cavitación) de un submarino sumergido. En 1943, los submarinos alemanes comenzaron a recibir el torpedo acústico equivalente, Zaunkönig, atraído por el ruido del motor y la hélice de los buques escolta; algunos fueron hundidos o sufrieron graves daños, hasta que se inventó un señuelo emisor de ruidos remolcado por detrás. Los submarinos alemanes no podían utilizar señuelos, porque su seguridad dependía del silencio, y como se logró guardar el secreto de la Mark 24, los submarinos que trataban de escapar sumergidos después de ser sorprendidos por aviones se convertían en sus víctimas. Las Mark 24 no dejaban de ser «peculiares», puesto que siempre había un lapso de ansiedad, a veces de hasta trece minutos, en que no había señal de resultados, y cuando esta señal llegaba podía ser apenas una breve alteración de la superficie del mar[209].

Lo que ocurría bajo la superficie es mejor ni pensarlo, pues a diferencia de una carga de profundidad, que podía causar suficiente daño a un submarino como para obligarlo a emerger a la superficie sin quebrar el barco, la Mark 24 era un arma de impacto que rompía el casco presurizado y hacía que se inundara tan rápidamente que la tripulación no tenía esperanzas de escapar. Los pilotos de aeronaves que lograban hacer blanco

no podían sino experimentar la satisfacción de haber culminado un proceso de búsqueda que le obligaba a volar, a veces inútilmente, durante cientos de horas; pero incluso los más curtidos debían de estremecerse al pensar en el destino de sus víctimas. Se conocieron un par de relatos de sobrevivientes, sobre sus experiencias al abandonar un submarino que se precipitaba al fondo del océano, que narraban cómo se oían los gritos de muchos hombres que batallaban por salir a flote luchando contra torrentes de agua, instantes en que todo sentido de camaradería se desvanecía, primaba el sálvese quien pueda y los hombres eran presa de la ceguera y el egoísmo generados por el pánico.

En 1944 los submarinos alemanes estaban enfrascados en una batalla perdida. Los esfuerzos de Dönitz por desplegar barcos capaces de hacer largas travesías sin ser detectados (los modelos Snorkel, que respiraban sumergidos, y los barcos eléctricos Walther, movidos por peróxido de hidrógeno, que no necesitaban en absoluto respiración externa) culminaron en fracaso. El modelo Snorkel, odiado por las tripulaciones por el ruido atroz que generaba, reducía tanto la velocidad del barco sumergido que anulaba sus ventajas teóricas; por otro lado, la construcción de los Walther fue de tan mala calidad que no cumplió las expectativas. Tras cuatro años de guerra, y pese a los exitosos episodios a la ofensiva que conmocionaron a los gobiernos de ambos lados del Atlántico, los submarinos alemanes eran una fuerza derrotada.

La elite de preguerra que había iniciado la campaña contra la navegación aliada había muerto o estaba prisionera, y sus sucesores, que asestaron grandes golpes a la navegación británica en 1940 y 1941, y asolaron la costa estadounidense en 1942, habían tenido similar destino. Fueron pocos los sobrevivientes de las grandes batallas de convoyes de principios de 1943. Los nuevos comandantes y las nuevas tripulaciones de 1944 pagaron un precio muy alto por su inexperiencia. Dönitz nunca flexibilizó sus normas de entrenamiento, pero aun así sus submarinos cayeron sin piedad víctimas de la creciente eficiencia de los grupos de escoltas y sus escuadrones aéreos británicos, canadienses y estadounidenses. De los quinientos noventa y un submarinos alemanes que zarparon entre mayo de 1943 y mayo de 1945, ciento treinta y ocho fueron

hundidos en su primer viaje o bajo el mando de un nuevo capitán, a menudo tan solo unos días después de hacerse a la mar. De los diecisiete submarinos alemanes que trataron de escapar de Alemania a Noruega en mayo de 1945, todos fueron hundidos, menos uno que acababa de ser botado[210].

Lo que al principio fue una lucha desigual por parte de una inadecuada flota británica de escoltas con rudimentarios dispositivos de detección y precarias armas submarinas, fue convirtiéndose en el transcurso de la guerra en una importante campaña contra los submarinos desplegada por los Aliados, con cada vez más destructores, balandros, fragatas y corbetas de Gran Bretaña, Canadá y Estados Unidos, así como cruciales portaaviones con aeronaves escolta que podían contar, además, con el apoyo de un vasto complemento de aviones estacionados en tierra. En seis años de enconado conflicto bélico, los Aliados fueron incorporando dispositivos de detección y armas submarinas cada vez más eficaces, incluido el sónar capaz de registrar la profundidad, y también el dispositivo de orientación, el radar centimétrico, el radiolocalizador de alta frecuencia, una amplia gama de cargas de profundidad, rellenas con el sumamente poderoso explosivo torpex, así como varios modelos de armas de contacto situadas en la proa, especialmente la Hedgehog y la Squid. Los americanos también desarrollaron la mortal Mark 24, conocida como *Wandering Annie* [Anita la caminante], para ser lanzada desde los aviones.

Por contra, el ejército de submarinos alemanes apenas evolucionó, aunque su número se multiplicara de cincuenta y siete en 1939 a un total de mil ciento cincuenta y tres construidos hasta mayo de 1945. Los tipos VII y IX (el primero demasiado pequeño y el segundo poco maniobrable) fueron su mayor fuerza oceánica durante la guerra, mientras que sus sucesores experimentales resultaron insatisfactorios por una u otra razón. En cuanto a sus armas, una vez corregidos los fallos iniciales, tampoco mejoraron mucho, y solamente el torpedo acústico Zaunkönig representó un verdadero avance; pero para cuando surgió la manadas ya habían sido expulsadas de las rutas de los convoyes. Los dispositivos de detección pasiva de los submarinos alemanes (hidrófonos capaces de detectar el ruido de los barcos a larga distancia) eran excelentes, pero nunca desarrollaron un dispositivo de detección activa como el radar centimétrico, que le habría sido útil pese

a que sus emisiones eran rastreables. Los propios dispositivos de detección de radares de los submarinos alemanes, como los Metox, eran burdos, y sus usuarios no les tenían confianza, por lo que los capitanes de los submarinos alemanes, al igual que los de las fragatas de Nelson, dependieron todo el tiempo de la línea de avistamiento, solo mejorada con la formación de líneas de patrullas, exactamente como había hecho Nelson. La radio amplió un poco su alcance, suministrando a los capitanes los medios para llamar a sus colegas cuando hacían un avistamiento; pero debido al peligro de interceptación y a la diferencia de velocidad relativamente pequeña, superior en el caso de los submarinos en comparación con los convoyes, las líneas de patrullaje debían ser bastante limitadas. Tal como Dönitz solía decir, al actuar contra convoyes controlados por un Estado Mayor capaz de guiarles lejos de las trampas de los submarinos, lo máximo que podía hacer la línea de patrullaje mejor posicionada era localizarlos por medio de los barcos situados en los extremos, lo que obligaba al resto de la patrulla a recorrer cientos de kilómetros para alcanzar una posición de ataque. Tampoco los alemanes se podían comparar con los Aliados en el número de aviones de largo alcance que podrían haber encontrado a los convoyes a mucha mayor distancia de la que podía ver un capitán desde su torreta. Además, los Condor alemanes no solo carecían del alcance de los B-24 Liberator, aeronave predominante en la batalla del Atlántico, sino que sus únicas bases estaban en Francia, por lo que su radio de acción era limitado; mientras que sus equivalentes aliados volaban desde Irlanda del Norte, Cornualles, Islandia y Estados Unidos, de manera que con la introducción de los modelos de muy largo alcance pudieron vigilar todo el Atlántico.

VALORACIÓN SOBRE LA INTELIGENCIA

Los Aliados (británicos y canadienses primero, y estadounidenses después) contaron con una inteligencia táctica superior durante el desarrollo de la batalla del Atlántico. Desde el comienzo tuvieron el sónar (Asdic) y el radiolocalizador de alta frecuencia (Huff-Duff), y a partir de 1942 el radar centimétrico, así como vigilancia aérea de alcance creciente desde 1939. Entre 1939 y 1941, se produjeron graves descuidos debidos a la escasez de

escoltas y también, en los primeros seis meses de 1942, a la negativa de los estadounidenses a formar convoyes. Pero la información táctica recogida por los submarinos alemanes estaba limitada al campo visual de su línea de patrullaje, solo complementada posteriormente cuando estaban situados en las proximidades de Francia, por el avión Condor. De manera que los escoltas de convoyes y aviones de patrullaje asociados siempre tuvieron una ventaja que no hizo sino aumentar en el transcurso de la guerra, hasta llegar a ser abrumadora al final.

Por lo tanto, la importancia de la inteligencia en la batalla del Atlántico es esencialmente estratégica: la del B-dienst contra Bletchley. El B-dienst era una organización notable en la que el personal alemán dedicado a la decodificación logró éxitos impresionantes durante varios periodos prolongados, trabajando fundamentalmente con recursos humanos en lugar de con los dispositivos electromecánicos que posteriormente tuvieron Inglaterra y Estados Unidos. Su objetivo principal era la Clave Naval núm. 3, un código de sobrecifrado matemático. Después de descifrar el antiguo Código Naval británico (sistema de grupos de cinco dígitos) en fecha tan temprana como 1935, utilizaron las pistas que este código les dio para trabajar sobre la más reciente Clave Naval, y en abril de 1940 ya leían hasta un treinta por ciento de las transmisiones británicas. Sin embargo, en agosto de 1940, la Clave y el Código Naval fueron sustituidos por nuevas versiones, con lo cual disminuyeron los éxitos del B-dienst. Aunque este logró recuperarse al introducirse la Clave Naval núm. 3 para comunicaciones transatlánticas en junio de 1941, que lograron leer durante 1942; hasta llegar en diciembre al ochenta por ciento de los mensajes enviados. A partir del 15 de diciembre, los británicos tomaron precauciones adicionales, y en febrero de 1943 los alemanes quedaron nuevamente a oscuras. Volvieron a encontrar el camino «leyendo en ocasiones directrices enviadas a los convoyes diez y veinte horas antes de producirse el movimiento indicado». Las señales británicas no fueron seguras hasta junio, cuando se distribuyó una clave totalmente nueva[211].

Por su parte, los británicos, y más tarde los americanos del OP-20-G de Washington, atravesaron similares periodos de luz y oscuridad. Los británicos se beneficiaron de una serie de capturas realizadas durante 1940

y 1941: el U-33 en febrero de 1940, el buque de patrullaje VP2623 en abril, y en marzo de 1941 el buque de arrastre *Krebs* durante una incursión en las islas noruegas de Lofoten. En mayo y junio, fueron ocupados los barcos meteorológicos *München* y *Larenburg* en deliberadas operaciones de «corte», mientras que el 9 de mayo el U-110 cayó en manos británicas. Todos ellos aportaron material (partes de la máquina Enigma, mapas cuadriculados o material de cifrados) que, al sumarse a lo que Bletchley había logrado reconstruir a partir de las interceptaciones, ayudaban en el proceso de decodificación. El resultado fue que el tráfico de mensajes de febrero, mayo, junio y julio de 1941 pudo leerse en parte o en su totalidad, algunos incluso en tiempo real. Desde agosto de 1941 hasta febrero de 1942, la clave *Heimisch*, que en Bletchley llamaban Delfín, se leyó con no más de treinta y seis horas de retraso. La decodificación recibió considerable impulso con el despliegue de nuevos dispositivos que aportaron mucho a la identificación de la posible configuración de las claves de Enigma. También fue de gran ayuda el descuido de los operadores alemanes que retransmitieron mensajes de Enigma antes codificados en los astilleros, o claves del estado del tiempo que eran fáciles de leer[212].

Pero a partir de febrero de 1942, Bletchley perdió su acceso al tráfico de mensajes entre submarinos alemanes debido a que el día 1 adoptaron una nueva clave de Enigma, llamada Tiburón por los británicos y *Triton* por los alemanes; con lo que la lectura sistemática en tiempo real no se reanudó hasta diciembre de 1942. Este periodo coincidió con el éxito del B-dienst contra las claves navales británicas y con una fase de ventaja alemana en la batalla del Atlántico, en que los hundimientos excedieron la cifra de cien por mes: ciento veintinueve en junio, ciento treinta y seis en julio y ciento diecisiete en agosto, con un tonelaje hundido que superó los cuatro millones[213].

Paradójicamente, durante el periodo que los historiadores de la guerra de los submarinos alemanes denominan de «las grandes batallas de convoyes», en los primeros cinco meses de 1943, los británicos lograban con frecuencia leer los mensajes de Enigma en tiempo real y la sección de Comercio podía desviar algunos convoyes de las líneas de patrullaje de los submarinos alemanes. Además, aunque hubo masacres, las pérdidas de los

submarinos alemanes también aumentaron, hasta alcanzar niveles intolerables, que obligaron a Dönitz en mayo de 1943 a retirar sus barcos del Atlántico norte y admitir su derrota.

Por tanto, ¿cómo interpretar la afirmación de F. H. Hinsley de que en la batalla del Atlántico Bletchley logró uno de sus éxitos incontestables? Hinsley, veterano de Bletchley, se muestra marcadamente modesto en su defensa de la Escuela de Claves y Códigos del gobierno británico y rechaza específicamente la opinión de que «Bletchley ganó la guerra». Tiene razón. Sin embargo, su criterio acerca del éxito de Bletchley en la guerra contra los submarinos alemanes debe verse en el contexto de la valoración de Clay Blair, profusamente documentada y seria, que le lleva a afirmar que el noventa y nueve por ciento de todos los barcos que formaban los convoyes transatlánticos llegaron a su destino sin percances. De 43 526 buques que zarparon (muchos de ellos varias veces, desde luego), 272 fueron hundidos por submarinos alemanes. Muchos otros fueron hundidos, pero generalmente cuando navegaban de manera independiente o habían abandonado los convoyes, por haberse retrasado o adelantado.

Los marineros de los barcos mercantes aliados pagaron un altísimo precio pues. Solo en la marina mercante, de 120 000 enrolados más de 30 000 perecieron en la lucha contra los submarinos alemanes. Aunque estos sufrieron aún más: de una fuerza de 40 000 alistados, 28 000 perecieron en la destrucción de sus submarinos, que fueron setecientos trece. La aviación hundió doscientos cuatro; los acorazados doscientos cuarenta; la aviación aeronaval treinta y nueve; barcos y aviones operando en coordinación hundieron ochenta y cuatro; las minas, accidentes y otros incidentes (como el choque entre submarinos) completan la cifra[214].

Visto en perspectiva, el resultado de la batalla del Atlántico indica que en esta como en muchas otras situaciones operativas, la inteligencia desempeñó un papel significativo pero secundario en comparación con el viejo oficio de escapar. En tiempos menos complejos, como durante los llamados «tiempos felices» de los submarinos alemanes a lo largo de la costa este de Estados Unidos, en los primeros seis meses de 1942, no fue la inteligencia estratégica, sino las casualidades diarias, las que aportaron las víctimas. En los tiempos más difíciles, especialmente durante las «grandes

batallas de convoyes» de principios de 1943, la capacidad de Bletchley para alejar convoyes del peligro frustró muchas de las trampas de Dönitz; pero fueron la resistencia imperturbable de los marinos mercantes en el cumplimiento de las órdenes de los jefes de los convoyes, y la inexorable determinación de las tripulaciones de los buques escolta de devolver cada golpe, las que lograron vencer a los submarinos alemanes. Las interpretaciones modernas de la batalla del Atlántico la describen como una verdadera batalla en la que una parte atacaba, la otra aceptaba el desafío de defenderse o contraatacar, y el contraataque era lo que prevalecía. A todas luces es una afirmación correcta. La batalla del Atlántico pudo haberse ganado sin la ayuda de los decodificadores, pese a lo mucho que contribuyeron a inclinar la balanza en favor de los defensores.

VIII

LA INTELIGENCIA HUMANA Y LAS ARMAS SECRETAS

El agente secreto ocupa un lugar prominente en las concepciones populares acerca del mundo de la inteligencia. La imagen del agente quedó para siempre grabada en la imaginación de quienes en su infancia jugaron a un juego de guerra llamado *L'Attaque* (una figura siniestra vestida de civil abriendo con sus manos la hierba para espiar a soldados con brillantes uniformes que combaten con honor y dignidad), una imagen reforzada durante más de cien años por las obras de ficción de exitosos escritores. Joseph Conrad convirtió al agente secreto en un enemigo de la sociedad; Conan Doyle, en su relato «Los planos del "Bruce-Partington"», lo presenta como una criatura venal que actúa motivada por el dinero; pero la mayoría de los escritores anglófonos representaron al agente como una figura romántica y patriótica (el Kim de Kipling, servidor del imperio en «el gran juego»; el Richard Hannay de John Buchan, rebosante de espíritu británico y en constante persecución de los enemigos de su país; el «Bulldog» Drummond de Sapper, para quien los extranjeros siempre resultaban sospechosos. Escritores posteriores, sobre todo John Le Carré, perfilaron esta imagen, dejando margen a la incertidumbre acerca del papel del agente e introduciendo el concepto de agente doble, perfectamente comprensible a la luz de lo que la opinión pública británica conocía entonces acerca de la traición entre los miembros de la clase alta universitaria.

No obstante, persistió la idea de que la «inteligencia» era esencialmente el «producto» (término popularizado por Le Carré) del espionaje, idea que perduró después de la revelación del secreto de Enigma, que dio a conocer que la inteligencia más valiosa producida por los servicios secretos

británicos durante la Segunda Guerra Mundial fue la derivada de la interceptación y decodificación de señales enemigas cifradas. Lo mismo puede decirse de los éxitos obtenidos por la inteligencia británica en el curso de la Primera Guerra Mundial, y de los esfuerzos de la inteligencia estadounidense de 1942 a 1945. Sin embargo, ya en esa época los lectores británicos y estadounidenses de historias de ficción estaban demasiado enamorados de la idea del «agente en acción» como para modificar su opinión sobre la naturaleza del oficio. La estampa del espía, y no precisamente del que escucha algo a escondidas, se situó en el imaginario popular como la principal fuente de conocimientos sobre el enemigo y sus malsanas intenciones.

La imaginación popular pasó totalmente por alto las limitaciones del escenario en que operaban los agentes. Se reconocía el peligro de la traición, y el de ser identificado por el contraespionaje enemigo, pero se obviaba el peso mucho mayor de las situaciones prácticas a las que debía enfrentarse: cómo descubrir algo verdaderamente importante, y peor aún, cómo hacer llegar esa información a su base. Los libros de memorias de agentes de la Dirección de Operaciones Especiales [SOE, según las siglas inglesas], organización británica de subversión que operó en la Europa ocupada por Alemania de 1940 a 1945, y la Oficina de Servicios Estratégicos de Estados Unidos [OSS, según las siglas inglesas], nos revelan una imagen bastante diferente del *glamour* y el romanticismo descritos por los autores de ficción. Los componentes de la SOE y el OSS trabajaban con pequeños fragmentos de información, a menudo de poca importancia, aparentemente (comentarios escuchados en cafeterías, número de vagones de carga vistos en el cruce de un puente, tirantes de soldados vistos al cambiar de estación), que después de cotejarse debían ser registrados de manera comprensible y enviados por radiotransmisores, cuyos operadores eran conscientes del riesgo que corrían de ser escuchados por los interceptores del enemigo y arrestados en medio de la transmisión.

No había mucho de romántico en el espionaje realizado en la Europa de Hitler. Se trataba más bien de una actividad furtiva, generadora de mucha tensión y lastrada por la suspicacia de la traición. Muchos agentes fueron traicionados. El servicio de contrainteligencia alemán era muy eficiente en

la identificación de las redes de agentes, así como en quebrantar a sus miembros e inducir a los arrestados a informar sobre sus colegas conspiradores. Las mujeres demostraron mayor habilidad que los hombres para mantenerse lejos de las garras alemanas por sus habilidades superiores para no levantar sospechas y desviar preguntas difíciles. No obstante, muchas mujeres fueron víctimas de la Gestapo. Gran número de hombres pertenecientes a las redes de agentes fueron arrestados y destinados, al igual que las mujeres, a los campos de concentración de Hitler.

LAS ARMAS SECRETAS ALEMANAS

Aun así, el sistema de la Gestapo no era invulnerable, particularmente en lo tocante a la protección del programa alemán de armas secretas. La información se filtraba debido a que los ensayos con las armas alemanas sin piloto, denominadas más tarde por los británicos v-1 y v-2, requerían la utilización de luces sobre zonas pobladas del Báltico y Polonia no controladas por los alemanes, y porque la aguda escasez de mano de obra alemana obligó a los organizadores del programa de armas secretas a emplear trabajadores extranjeros, especialmente de la construcción, en los lugares donde se encontraban estas armas secretas. Con el tiempo, informes de testigos oculares transmitidos a través de redes controladas fundamentalmente por polacos aportarían considerable información sobre el desarrollo alemán de armas secretas. Lo cierto es que al inicio no era esta la información que los británicos buscaban, pues ante la amenaza de invasión surgida después de junio de 1940 y los fuertes ataques aéreos a partir de septiembre, estaban más preocupados por los peligros inmediatos que por los venideros.

Sin embargo, en fecha tan temprana como febrero de 1939, siete meses antes del estallido de la guerra, el Comité de Investigaciones Científicas de la Defensa Aérea, presidido por el distinguido científico sir Henry Tizard, decidió crear una sección de inteligencia y designar al joven físico Dr. R. V. Jones para dirigirla. Al inicio se le orientó para buscar información sobre armas químicas y bacteriológicas, consideradas entonces una grave amenaza; pero en octubre se le pidió atender otro ámbito, si bien por poco

tiempo. Se había recibido un informe sobre una estación experimental ubicada en la costa del Báltico, entre Danzig y Königsberg, en Prusia oriental, donde los alemanes ponían a prueba un proyectil capaz de llevar 320 libras de explosivo ekracita a cuatrocientos ochenta kilómetros de distancia[215]. La información se originaba en un comentario, por lo que podría haberse descartado como muchos otros rumores acerca de dispositivos fantásticos; sin embargo, el 4 de noviembre llegó al buró del Dr. Jones otro informe enviado por el agregado naval británico en Oslo.

Más que un rumor, este informe de unas dos mil palabras, que llegaría a ser conocido como Informe de Oslo, ofrecía una detallada información, evidentemente redactada por un científico, sobre nueve armas o sistemas de armamentos que Alemania desarrollaba en esos momentos. Algunos eran convencionales (un nuevo bombardero, un portaaviones), pero otros no, y el informe también identificaba emplazamientos en los que se estaban ensayando las nuevas armas. Entre las armas convencionales mencionadas se encontraban una bomba aerodinámica antibarco, manejada por control remoto; un avión sin piloto; «proyectiles manejados por control remoto» y propulsados por cohetes; torpedos acústicos; y una espoleta de proximidad contra aviones. Uno de los dos lugares mencionados en el informe como reservados para ensayar estas armas era Peenemünde, situado en la costa del Báltico[216].

El origen del Informe de Oslo fue un misterio bien protegido durante muchos años. Recientemente, sin embargo, se ha sugerido (aunque no es algo universalmente aceptado) que el autor fue el científico alemán Hans Friederich Meyer, director de investigaciones de la gran compañía eléctrica alemana Siemens[217]. Meyer, quien se oponía a las políticas raciales de Hitler y era amigo del británico Cobben Turner, de la Compañía General Eléctrica Británica, sufría por la forma en que se trataba a una niña en parte judía cuya madre conocía, así que Meyer le habló a Turner del asunto y este, igualmente preocupado, se las agenció para que Frank Foley, jefe de la estación del MI6 (Servicio Secreto de Inteligencia) en la embajada británica en Berlín, le otorgara un visado que permitió a la niña abandonar Alemania rumbo a Inglaterra justo antes del estallido de la guerra. Más adelante, Foley fue destinado a Oslo, pero a cambio del visado, Turner indujo a

Meyer a escribir lo que ahora conocemos como Informe de Oslo. Meyer lo mecanografió durante una visita de negocios a Oslo del 1 al 2 de noviembre de 1939 y el informe llegó a R. V. Jones dos días después, sin remitente.

Aunque Jones quedó atónito ante el Informe de Oslo, que más tarde describió como «la afirmación más sorprendente que hubiera visto», como no fue corroborado ni ampliado, se limitó a registrarlo en un expediente. Durante 1940-1942, la inteligencia británica tenía otras cosas de las qué ocuparse en el campo científico, especialmente en los avances de Alemania en la radionavegación aérea, el radar, la tecnología de tanques y la guerra submarina.

No obstante, Jones reconoció correctamente que el Informe de Oslo estaba preñado de amenazas y, aunque vagamente, advirtió con tiempo sobre al menos cuatro armas que causarían grandes daños a los Aliados antes de finalizar la guerra: en orden de importancia ascendente, la bomba aerodinámica antibarco (HS293); el torpedo acústico (Zaunkönig); los proyectiles propulsados por cohetes que se materializarían como proyectil A-4 (padre de todos los misiles balísticos, conocido por los británicos como V-2); y la FZG-76 o bomba volante, que dio lugar a los modernos misiles de crucero. El Informe de Oslo permaneció guardado en un cajón desde 1940 hasta 1942; entretanto, los científicos alemanes se mantuvieron ocupados llevando a la fase de producción aquellas mismas armas que el informe describía.

Los esfuerzos de los británicos primero, y de los estadounidenses después, les sirvieron de acicate. Si en 1942 el comando de bombarderos de la RAF, actuando en coordinación con la octava fuerza aérea americana en la ofensiva estratégica de bombardeo, no hubiera logrado quebrar las defensas aéreas del Reich e iniciado la destrucción de las principales ciudades alemanas, es posible que Hitler no hubiera asignado los recursos necesarios para producir «armas de represalia», como las llamó, que se convirtieron en los medios de destrucción de las ciudades de sus enemigos, especialmente Londres, pero también Amberes, entre 1944 y 1945. El bombardeo aliado no solo causó terribles daños a hogares y fábricas alemanas, así como al patrimonio cultural germano, además de trastornar profundamente e incluso acabar con la vida de civiles alemanes, sino que impactó directamente

contra Hitler y el partido nazi, que se autoproclamaban protectores del pueblo alemán. Mientras las bombas llovían sobre Berlín, Hamburgo, Colonia y otros centros de población de su estado, sin respuesta después de la derrota de la Luftwaffe como medio de ataque contra Gran Bretaña en 1941, Hitler ardía en deseos de desquitarse. Los bombarderos tradicionales de Göring le habían fallado, así que en 1943 se interesó por las armas no convencionales para devolver el daño sufrido.

A finales de 1942, los servicios británicos de inteligencia científica prestaron atención por primera vez a las armas secretas alemanas después de recibirse en Londres un informe de un ingeniero químico danés sobre una conversación escuchada en un restaurante de Berlín acerca de un cohete disparado desde Swinemünde (no lejos del lugar identificado como Peenemünde en el Informe de Oslo), que se decía transportaba cinco toneladas de explosivos a una distancia superior a los doscientos kilómetros. En febrero de 1943 un segundo informe, de otra fuente, se refería a otras prestaciones del cohete, pero localizaba su lanzamiento en Peenemünde[218].

Alemania es un país con poca costa. Al oeste de la península danesa su litoral penetra en las islas Frisias, formando una región que sirvió a Erskine Childers como escenario para la primera novela de espionaje seria, *El enigma de las arenas*, escrita justo antes de la Primera Guerra Mundial, y donde se advertía a los británicos de las intenciones hostiles del káiser contra sus costas. Al este de la península danesa, dentro del Báltico, se encuentran los históricos puertos mercantiles alemanes, pero también los lugares de veraneo de su clase acomodada (pequeñas aldeas de pescadores en medio de dunas bordeadas de abetos y playas de arenas blancas). Fue precisamente la conexión con el esparcimiento la que condujo a la ubicación del programa alemán de armas secretas en el Báltico. La familia del joven Wernher von Braun, quien llegaría a ser el más importante diseñador de cohetes, había veraneado allí, de manera que llegado el momento de buscar un lugar para probar las armas su madre sugirió aquel lugar remoto y poco poblado[219]. Los trabajos allí se iniciaron en 1936, y ya en 1943, cuando el interés de los británicos aumentaba notablemente, el establecimiento había experimentado una gran expansión. El recinto se

organizaba en dos zonas, Peenemünde oeste, bajo control de la Luftwaffe, donde se desarrollaban las bombas volantes; y Peenemünde este, base del ejército, donde se probaban los cohetes V-2, bautizados por los alemanes como A-4. Se habían construido un campo de aviación y un campamento para los trabajadores, en su mayoría no alemanes; laboratorios; talleres; una planta para la producción de oxígeno líquido, ingrediente esencial del combustible del V-2, bastante escaso por cierto; y una residencia para los científicos.

Un joven científico llamado Peter Wegener, trasladado desde una unidad antiaérea en el frente oriental para trabajar en Peenemünde, nos dejó una descripción reveladora de la vida en ese lugar. En cierta medida se parece a la vida en Bletchley Park. Los científicos que trabajaban en los cohetes eran jóvenes de elevada educación, a menudo procedentes de la clase media alta. En particular, Wegener procedía de una familia de profesionales, aunque había estudiado en internados; los antecedentes de Von Braun eran similares, al igual que los de Albert Speer, quien en 1943 había ascendido de la posición de arquitecto personal de Hitler a la de ministro de Armamento del Reich, y por lo tanto, responsable directo de la producción de las armas V-1 y V-2. Tanto Von Braun como Speer eran jóvenes apuestos y atractivos con amplios intereses y una posición social segura; Wegener se había formado en el mismo molde. Así que después de haber prestado tres años de servicios en el ejército, solo al final en calidad de oficial, su traslado a Peenemünde, con su ambiente universitario y con gente de su estilo, hombres y mujeres con grados de doctores y refinados modales, supuso una especie de liberación. «Nunca escuché una palabra ruda, todos se ayudaban y prevalecía el buen humor». No se prestaba mucha atención a los grados militares, «de hecho, era un placer trabajar allí»[220]. La misma descripción puede aplicarse a Bletchley, con una diferencia: pese a su atmósfera relajada, las bromas entre compañeros, la teatralidad de los recién llegados y el ambiente romántico subyacente, en Bletchley se aplicaban las más estrictas medidas de seguridad. Jamás se hablaba de trabajo fuera del círculo del centro, so pena de ser castigado con un traslado inmediato. En Peenemünde, por otro lado, no se aplicaba el principio de «solo lo que necesitas saber», sino que «prácticamente todas las conversaciones en

grupos más amplios, en el comedor u otros espacios públicos, se referían a problemas técnicos. Todo el mundo hablaba libremente sobre su trabajo; la seguridad interna sencillamente no existía. La *Fachsimplen*, o conversación sobre el trabajo, no cedía espacio a ningún otro tema».

Era la mejor fórmula para las filtraciones, tanto más por la reputación de los británicos chismosos y transgresores, y de los alemanes de personas de férrea disciplina y escaso sentido del humor. Evidentemente, Peenemünde sufría filtraciones, lo que no ocurría en Bletchley, cuyos diez mil iniciados mantuvieron el secreto intacto durante veintiocho años. Y fueron justamente las filtraciones las que alertaron a los británicos sobre el peligro que se gestaba en Peenemünde. Primero fue el informe de un ingeniero danés sobre cierta conversación escuchada en un restaurante berlinés; luego, en febrero de 1943, la madre que menciona Peenemünde; y en tercer lugar, en marzo, la confirmación. El 22 de marzo, dos generales alemanes capturados, bien conocidos de los británicos por su participación en los combates del desierto contra el octavo ejército, fueron llevados juntos a un salón preparado con escuchas. Los generales Cruewell y Von Thoma no se habían visto en varios meses y en la alegría del reencuentro hablaron con demasiada libertad. Von Thoma habló de su visita a un sitio de pruebas donde el oficial jefe le había hablado de «cohetes enormes» capaces de ascender dieciséis kilómetros hacia la estratósfera y cuyo alcance era incalculable[221]. Una copia de la transcripción de la conversación entre Cruewell y Von Thoma fue enviada a R. V. Jones, jefe de inteligencia científica en el Ministerio del Aire, quien elevó su preocupación a través de la cadena de mando y solicitó autorización para ocuparse de una investigación cuyos resultados no serían revelados hasta estar completos por temor a provocar una alarma innecesaria. Pero su propuesta fue rechazada por el general Ismay, jefe de Estado Mayor de Winston Churchill en su condición de ministro de Defensa (ministerio de un solo hombre que Churchill había creado para sí mismo). Ismay respondió que algo tan importante como un ataque contra Gran Bretaña con el empleo de cohetes no podía dejarse en el estrecho marco científico, sino que debía encargarse a un investigador capaz de obtener toda la información necesaria. En esta consideración contó con el respaldo de los jefes de Estado Mayor, quienes

coincidieron en la gravedad de la amenaza. El 15 de mayo, Ismay escribió a Churchill que «desde finales de 1942 se han recibido cinco informes que no carecen de fundamento aunque los detalles adolezcan de imprecisión»[222]. Los jefes propusieron que el investigador a cargo fuera Duncan Sandys, yerno de Churchill rebajado de servicio por invalidez del único regimiento de cohetes del ejército, una unidad antiaérea, y que como diputado al Parlamento prestaba servicios como secretario parlamentario en el Ministerio de Suministros, a cargo de investigaciones sobre armamento. Churchill aceptó de inmediato, pues Sandys gozaba de reconocimiento por su capacidad y energía. Así que el 20 de abril asumió el cargo.

El día anterior, la Unidad Central de Interpretación, encargada de analizar la información fotográfica en Medmenham, Buckinghamshire, no lejos de Bletchley, había recibido órdenes del Ministerio del Aire de investigar toda señal que apareciera sobre un programa alemán de armas secretas. La primera zona a examen fue el noroeste de Francia, porque los pronósticos sugerían que las armas buscadas (un cañón de largo alcance, una aeronave lanzacohetes o «cohete lanzado desde una tobera») podrían estar emplazadas a unos doscientos kilómetros de Londres. Con notable agudeza, Duncan Sandys abogó por que la investigación fuera más amplia, ya que su conocimiento sobre los cohetes antiaéreos experimentales le indicaba que cualquier arma desarrollada por los alemanes tendría que ser probada bien lejos de zonas pobladas y cerca del mar, no en territorio ocupado. Esas limitaciones sugerían un sitio en el reducido litoral alemán, y como Peenemünde ya había aparecido en los informes de los agentes, obviamente este se convirtió en el blanco seleccionado para el reconocimiento fotográfico[223].

En realidad, los aviones de reconocimiento fotográfico de la RAF ya habían sobrevolado Peenemünde, pero como parte de un reconocimiento general del territorio enemigo y no como objetivo específico; era ahora cuando comenzaba a prestársele atención directa. Más tarde, en sus memorias sobre Peenemünde, Peter Wegener recordaría los aviones Mosquito sobrevolando frecuentemente en los hermosos meses de verano en el Báltico, algo que aceptaba como parte del panorama sin comprender su significado ni presentir la amenaza. En 1943, el cielo de Alemania se

nubló de aviones británicos y estadounidenses, pero la mayoría se dirigía a Berlín[224]. Sin embargo, el 21 de abril, Peenemünde había sido cuidadosamente fotografiado y muchos de sus edificios identificados (erróneamente, según se vería más adelante), al igual que en fotografías tomadas posteriormente, el 14 de mayo y el 12 de junio. No fue hasta el 23 de junio cuando el análisis de la prueba logró identificar los cohetes. Pero se puede perdonar a los analistas de las fotos, porque los «objetos» descritos inicialmente medían tan solo 1,5 mm en la película; además, había otras cosas que podían inducirles a confusión. Sin que Gran Bretaña tuviera conocimiento de ello, no una, sino dos armas de represalia estaban en fase de desarrollo en Peenemünde, la bomba volante y el cohete; mientras que en Gran Bretaña el grupo del Ministerio de Defensa dedicado a la ciencia se encontraba dividido por una enconada disputa personal entre hombres inteligentes, algunos de los cuales negaban la posibilidad de la existencia del cohete.

LAS ARMAS DE REPRESALIA

Los cohetes rudimentarios habían existido durante siglos, y durante cientos de años se había pensado en la manera de poder lanzarlos al espacio. Antes de la Primera Guerra Mundial ya se avizoraban los aviones sin pilotos, o misiles de crucero como se les llama actualmente, y en 1907 se había concedido una patente francesa a un motor de pulsorreactor, exactamente el que debía conducir la bomba volante alemana de 1944. Desde luego, las ideas van siempre mucho más lejos de lo que se puede realizar, así que fue preciso esperar hasta comienzos del siglo XX. En 1926, el estadounidense Robert Hutchings Goddard lanzó el primer cohete propulsado por combustible líquido, si bien de limitada capacidad. Entretanto, un contemporáneo suyo, el rumano-alemán Hermann Oberth, trabajaba en la ampliación de la teoría de la propulsión de cohetes; y aunque su obra fue más teórica que práctica, su influencia fue notable en el joven alemán Wernher von Braun, universalmente reconocido como padre de los cohetes espaciales, que a fuerza de puro entusiasmo logró atraer la atención de otro monomaníaco, Walter Dornberger, quien había obtenido fondos del ejército

alemán para el desarrollo de cohetes. En los años iniciales del hitlerismo, en la primera fase de rearme alemán, Von Braun y Dornberger iniciaron el programa alemán de desarrollo de cohetes en Peenemünde. Von Braun aportó la teoría y Dornberger la práctica. Como oficial de artillería en la Gran Guerra, y luego como estudiante de ciencias en la universidad, prefiguró que los cohetes podían ser un medio para evadir la prohibición impuesta a Alemania por el Tratado de Versalles sobre la posesión de artillería pesada. Hasta tal punto logró persuadir a sus superiores sobre la validez de esta idea que a partir de 1936 el presupuesto de defensa alemán asignó veinticinco millones de libras esterlinas (cuarenta millones de dólares al cambio actual) para financiar Peenemünde[225].

Al principio, Peenemünde no era más que una instalación del ejército. Los A-4 (V-2 para los británicos) y sus predecesores eran considerados una especie de cañones pesados, por lo que su mando y operatividad estaban en manos de la artillería del ejército. Después de sus resonantes triunfos sobre Polonia, Francia, los Países Bajos e inicialmente Rusia en 1939-1941, Hitler y sus generales perdieron interés en los cohetes, y su entusiasmo solo renació con el inicio de los eficaces ataques de la RAF contra ciudades alemanas, empezando por la destrucción de Lübeck en 1942. Entonces el presupuesto para Peenemünde creció, y la Luftwaffe, consciente de que el desarrollo de las armas sin pilotos gozaba del favor del Führer, trató de tener la suya propia comparable a la del ejército. La firma Argus trabajó en el diseño de un misil de crucero poco sofisticado y económico, pero finalmente el contrato se le dio a la firma de Fieseler, productora de aeronaves ligeras, entre las que destacaría la omnipresente nave de observación y enlace Fieseler Storch. El primer modelo despegó a finales de 1942[226].

La bomba Fieseler, históricamente conocida como V-1 o bomba volante, pero antes como FZG-76 (acrónimo de *Flakzielgerat*, nombre en código de un equipo de acción antiaérea) y más tarde, para confusión de los británicos, como Fi o Phi 103, era la más sencilla de las aeronaves. Un cilindro, que se afilaba hacia la punta, contenía una tonelada de explosivo de alto poder detonado por una espoleta de proximidad; dos pequeños alerones estaban sujetos al extremo del lanzamiento; en la parte posterior,

montado encima del ensamblaje de cola, estaba la tobera, para un pulsorreactor alimentado con petróleo de baja calidad proveniente de un tanque de a bordo. Un sistema de cierre hacía que el combustible inyectado se quemara a intervalos regulares, dándole al misil una velocidad de más de seiscientos cuarenta kilómetros por hora, su zumbido característico, que muy pronto sembraría el terror, y un alcance de doscientos cuarenta a trescientos veinte kilómetros; un sencillo dispositivo de cortocircuito cerraba la entrada de combustible en un punto determinado, haciendo que se precipitara a tierra en barrena. Se lanzaba desde una rampa (o catapulta, como inicialmente llamaron los británicos al dispositivo), empujado por una reacción de peróxido de hidrógeno y permanganato; con menor frecuencia se lanzaba desde el aire, desde la parte inferior de una aeronave nodriza. Era fiable y económico, unas 150 libras esterlinas al valor de 1944.

Se puede afirmar, casi sin lugar a dudas, que de haberse priorizado y producido masivamente en 1943, la bomba volante habría causado grandes daños en Londres y otras ciudades del sur de Gran Bretaña; es posible que incluso hubiera afectado a la navegación en los puertos británicos del sur hasta el punto de provocar un revés e impedir incluso la invasión a través del canal en junio de 1944. Los planes iniciales trazados por el 65.º cuerpo del ejército, formación creada para su operación, se proponían la producción de mil cuatrocientas bombas en enero de 1944, tres mil doscientas en abril, cuatro mil en mayo, y hasta ocho mil en septiembre. De haberse logrado esta producción y su empleo eficaz, Londres habría sufrido el equivalente a mil incursiones de bombarderos cada cuatro días, mucho peor que los daños causados a cualquier ciudad alemana, incluso en el momento cumbre de la ofensiva.

El calendario de producción no se cumplió, pero pudo haberse cumplido si el programa del A-4 (o V-2) no hubiera desviado tantos recursos del esfuerzo general para la producción del arma secreta. El A-4 era costoso (unas 12 000 libras esterlinas al valor de 1944), en aquellos aspectos en que la V-1 era económica; también era complejo donde la V-1 era sencilla. Incluso después de hacer volar con éxito un prototipo el 3 de octubre de 1942, el cuarto en probarse, se realizaron sesenta y cinco mil modificaciones independientes antes de alcanzarse una prestación fiable.

Hubo todo tipo de reveses, incluidos fallos en el sistema de dirección, y hasta la desintegración del cuerpo mismo del cohete. Pero el fallo más persistente, que se tardó meses en remediar, fue la explosión del combustible. Algunas explosiones se producían inmediatamente después del lanzamiento, o incluso en la posición de lanzamiento, con lo cual quedaban pruebas que podían ser analizadas de manera clara; sin embargo, la mayor parte se producía durante el vuelo, a decenas de kilómetros del campo de pruebas, dispersándose los fragmentos en una amplia zona o en el mar, y creando múltiples dificultades a Von Braun y su equipo para la identificación del fallo.

El verdadero problema era que Von Braun quería diseñar el prototipo de todos los misiles extraatmosféricos posteriores, literalmente el antecesor directo del cohete lunar, que fue el A-4; en tanto que la compañía de Fieseler solo trabajaba para construir una sencilla y económica aeronave sin piloto, por más que la bomba volante terminara siendo la antecesora del moderno misil de crucero. La bomba volante era un arma potencialmente decisiva, lo que no era el A-4, que incluso perfeccionado resultaba demasiado complejo y costoso, así como en extremo difícil de producir masivamente, y que portaba una ojiva demasiado pequeña para que su impacto fuera decisivo. Lamentablemente para Alemania, el A-4 atrajo la atención del Führer, razón por la que en lugar de dar prioridad a la bomba volante u ordenar la ejecución por separado de los programas V-1 y V-2, se permitió que se trabajaran simultáneamente y compitieran entre sí, competencia que creció y se tornó más nociva por los intereses independientes del ejército y la Luftwaffe, comprometidos con el V-2 y la V-1, respectivamente. Albert Speer, quien con toda razón consideraba que el V-2 desperdiciaba recursos escasos y necesarios para otras tareas como el programa alemán de producción de aviones convencionales, habría reducido e incluso cerrado el programa V-2; pero para hacerlo tenía que pronunciarse en contra de los deseos del Führer, y también de Himmler y sus SS interesados en el control del programa V-2 para lograr su objetivo de dominar el esfuerzo bélico alemán.

Una vez que se lanzó con éxito, a modo de prueba, los trabajos continuaron en secreto durante más de dos años; Von Braun, esforzándose por perfeccionar su criatura, y los británicos ganando conciencia poco a poco de la naturaleza del arma que les amenazaba mediante fragmentos de información que, finalmente, se conformaron en un escenario de inteligencia. No es de extrañar que quedaran perplejos por tanto tiempo, ya que el v-2 era un arma verdaderamente revolucionaria; no requería un sofisticado sistema de lanzamiento, como se creía necesario para cualquier cohete de largo alcance, y lograba estabilizarse sin rotación, lo que se consideraba imposible en los cohetes de largo alcance; además, llevaba a bordo un sistema de dirección autónomo. Sobre todo operaba con combustible líquido en lugar de sólido, cuando la idea más extendida entonces era que solamente el combustible sólido podía suministrarle la energía necesaria; y era de una sola fase, cuando todos pensaban que para lograr la transición de la velocidad de lanzamiento lenta a la alta velocidad en la trayectoria balística era esencial disponer de dos fases o de secciones separadas en el cohete.

El v-2 en su forma final era cilíndrico, se estrechaba hacia la cola, donde tenía montados cuatro alerones, y era afilado en la punta; en posición de lanzamiento, tenía una altura de dieciséis metros aproximadamente, un diámetro de casi dos metros, y su peso era de 12,9 toneladas (1,6 toneladas correspondían a la ojiva con explosivo amatol y 0,9 al combustible, setenta y cinco por ciento de alcohol etílico en oxígeno líquido). En el momento del lanzamiento, una turbobomba activada por la descomposición del peróxido de hidrógeno alimentaba de combustible a la cámara de combustión donde se quemaba. El oxígeno y el alcohol eran introducidos por separado, ya que el alcohol además enfriaba la cámara de combustión. Se producían dos explosiones: la primera encendía el motor; y, cuando este ya funcionaba de manera estable, la segunda explosión elevaba el cohete de su plataforma. Inicialmente, la dirección se la daban cuatro pequeños alerones de grafito moviéndose dentro de la corriente de chorro, y luego los cuatro alerones externos; en ambos casos controlados por giroscopios que dirigían servomotores para mover sus superficies. Cuando el cohete ya había alcanzado la altitud correcta, un dispositivo lo inclinaba a la posición de

vuelo, y otro (originalmente una señal de radio terrestre, y más adelante un mecanismo de a bordo que medía la velocidad) apagaba el motor en el momento fijado para comenzar su descenso. Al final, el misil alcanzaba cuatro veces la velocidad del sonido para llegar sin aviso a su objetivo, que solo podía preverse aproximadamente[227].

Desde el punto de vista militar, la característica más mortífera del V-2 era su plataforma de lanzamiento, el Meillerwagen. El Meillerwagen era lo que hoy llamaríamos un elevador-transportador, un andamio remolcado capaz de elevar al V-2 a una posición vertical, colocando una pequeña plataforma cónica bajo la tobera de salida de gases para recibir el impulso. Era sencillo, eficiente, económico y, sobre todo, poco llamativo; de manera que logró engañar a los científicos británicos enfrascados durante meses en la búsqueda de información. En un principio, estos creyeron que un misil extraatmosférico tenía por fuerza que ser rotado, y por tanto lanzado desde una tobera gigante o en varias etapas, para lo cual también se requería una enorme plataforma estática. En cualquier caso, confiaban en que utilizaría combustible sólido como impulsor, al menos en la primera fase, si era un cohete de múltiples etapas. Pocos admitían que podría emplear combustible líquido, que consideraban apropiado únicamente para cohetes pequeños, de corto alcance; y nadie al principio concibió algo como el Meillerwagen. Pero también es comprensible. El Meillerwagen, como el mismo V-2, era un invento revolucionario; sus descendientes convertirían los misiles de alcance intermedio de los años de la Guerra Fría, tanto soviéticos como estadounidenses, en una amenaza estratégica.

LA POLÉMICA EN TORNO A LAS ARMAS V

A comienzos de 1943, Gran Bretaña había acumulado suficientes pruebas del desarrollo alemán de armas secretas como para alertar a las autoridades correspondientes sobre el peligro de armas no pilotadas u otras variantes de ataque a larga distancia. Estas autoridades incluían a R. V. Jones, asesor del Servicio Secreto de Inteligencia (MI6), y del Ministerio del Aire, que gozaba del favor del primer ministro por ser «el hombre que interceptó las transmisiones», es decir el sistema de orientación por radio de la Luftwaffe,

durante el bombardeo relámpago alemán contra Londres en 1940; al profesor C. D. Ellis, asesor científico del ejército; al Dr. A. D. Crew, director de Desarrollo de Proyectiles en el Ministerio de Suministros, equivalente británico del Ministerio de Armamento alemán dirigido por Albert Speer; al general Ismay, asistente personal de Churchill para asuntos militares; al Subcomité Conjunto de Inteligencia que coordinaba el trabajo del MI6, el MI5 (Servicio de Seguridad Interior) y la Dirección de Operaciones Especiales (SOE), organización dedicada por Churchill a la subversión externa; y al Comité de Asesoría Científica del gobierno. Sin duda, demasiadas manos en el pastel; pero los elementos fundamentales eran lord Cherwell (profesor E. A. Lindemann), entonces pagador general, pero asesor personal y científico de Churchill durante mucho tiempo; y Duncan Sandys, quien desde el 20 de abril presidía el comité encargado de supervisar toda la investigación sobre la amenaza del arma secreta, muy pronto conocido como Bodyline y más tarde como Comité Crossbow [Ballesta]. Churchill creía en «la tensión creativa» como principio de eficiencia administrativa, por lo que alentaba las rivalidades entre empleados del gobierno a fin de generar la energía necesaria para analizar los problemas y encontrar las mejores respuestas. El principio era incontestable, siempre que las personalidades implicadas fueran normales; pero no había nada normal en las personalidades de Sandys y Cherwell, ni en sus relaciones con su superior. Sandys, político joven, ambicioso e irritable, exhibía un fuerte sentido de posesión filial hacia el primer ministro. Cherwell, científico rico y solterón con un talento excepcional, también mostraba una actitud posesiva hacia Churchill, y a pesar de ser un ferviente patriota británico, miembro de número de la Royal Society, profesor de Oxford y residente en Devon, nunca se sintió totalmente a gusto en Inglaterra, pues su nacimiento y educación germanos hacían que se considerara a sí mismo extranjero. Se había aproximado al primer ministro durante sus años tumultuosos adulándole y preservando celosamente su condición de asesor científico, de modo que la designación de Sandys para encabezar un comité de armas secretas le hirió en lo más profundo[228].

Los observadores notaban que, siendo sin duda heterosexual, aunque discreto, temblaba con indignación casi femenina ante el desaire. El

lamentable resultado fue que, como Sandys abrazó desde el principio la idea de que la Alemania nazi trabajaba en el desarrollo de un cohete de largo alcance, Cherwell echó mano de su vasto arsenal de conocimientos científicos para negar la idea: afirmó que el combustible líquido era inmanejable y que solo el combustible sólido podía hacer funcionar un cohete; que tendría que ser una monstruosidad de múltiples etapas con sitios de lanzamiento demasiado grandes como para permanecer ocultos; y que probablemente solo existiría en la mente de agentes extranjeros no fiables. Sus argumentos solían concluir con la frase de que la idea era «un espejismo»[229].

La posición de la inteligencia sobre las armas secretas debió enfrentarse a continuos problemas debido a las discrepancias entre los participantes de la investigación, desde el primer vuelo intencional de la aviación de inteligencia fotográfica de la RAF sobre Peenemünde en abril de 1943, hasta el impacto de las primeras armas sin pilotos en suelo británico el 13 de junio de 1944 (una bomba volante, no un cohete). Se puede decir en favor de Cherwell que nunca descartó la viabilidad de un misil de crucero (la bomba volante). De hecho, afirmó que, de ser cierta la amenaza de un arma sin piloto, probablemente tendría la forma de un misil de crucero. Sin embargo, como los informes de los agentes sobre la V-1 no llegaron hasta después que la prueba de la amenaza del cohete, que aunque vaga y confusa llegó antes y más profusamente, los británicos fueron inducidos a engaño y a discrepancias entre ellos mismos. El punto débil del programa alemán para la producción de armas secretas era su intención de hacer mucho con muy poco; los británicos se confundieron aún más con la inversión alemana en un arma de múltiples fases y largo alcance (la «bomba de alta presión») y un misil antiaéreo propulsado por un cohete, el Wasserfall. La debilidad del contraataque de la inteligencia británica radicaba en su falta de conocimientos prácticos sobre la tecnología de cohetes y misiles de crucero, y por consiguiente, en su falta de claridad en cuanto al objeto de su búsqueda. La profusión de informaciones de inteligencia recibida en los meses de abril, mayo y junio de 1943 (proveniente de agentes, interrogatorios a prisioneros de guerra y fotografías aéreas) requería un minucioso examen; pero en su diversidad e imprecisión aportaba algo a

quien tuviera una posición teórica sobre la naturaleza de la amenaza o negara tal posibilidad.

Entre los que aportaron información estaba un oficial alemán especialista en tecnología de tanques, tan entusiasta en la colaboración con sus captores que fue nombrado empleado público británico y asignado al Ministerio de Suministros con el nombre de «señor Herbert». El hombre tenía información de todo lo que se le preguntara, incluso del programa alemán de armas secretas; decía haber tomado parte en el desarrollo de proyectiles de cien toneladas de peso lanzados desde una tobera o una rampa. Un oficial de alta graduación perteneciente a la unidad experimental de la Luftwaffe capturado en abril habló de su superior, el Coronel Rowehl, convocado para entrevistarse con Hitler en Berchtesgaden para intercambiar criterios sobre el bombardeo contra Gran Bretaña, que se llevaría a cabo el verano siguiente con cohetes y reactores de propulsión a chorro. En un nuevo interrogatorio, el «señor Herbert» recordó haber presenciado el lanzamiento de un cohete de sesenta toneladas y saber de otro de veinticinco toneladas. Mencionó, además, la participación de la compañía Askania y de Peenemünde, así como otras pruebas circunstanciales que al final resultaron ser exactas[230]. Entre los días 1 y 5 de junio se recibieron en Londres cuatro informes que de alguna manera respaldaban la información que ya se tenía. Estos aludían a Rechlin, una estación experimental de la Luftwaffe; Usedom, la isla donde estaba situada Peenemünde, descrita como una instalación del ejército y no de la Luftwaffe (detalle importante por cuanto el cohete era un arma del ejército); y un último informe donde se relataba el lanzamiento de tres cohetes de diecisiete a veinte metros de longitud, desde «el pozo de pruebas núm. 7». En realidad, los intérpretes habían quedado atónitos al observar grandes pozos claramente visibles en las fotografías aéreas tomadas a Peenemünde. La referencia era engañosa puesto que los cohetes eran disparados desde elevadores-transportadores emplazados a cielo abierto, pero la prueba parecía subrayar la conveniencia de que los británicos prestaran atención a Peenemünde.

Este revoltijo de informaciones solo sirvió para enrarecer más las relaciones entre los investigadores británicos y no para mejorarlas. Las

posiciones podrían describirse como sigue: Duncan Sandys tenía la certeza de que los alemanes estaban desarrollando un cohete; R. V. Jones no se sentía tan seguro al respecto, pero se mantenía imparcial; lord Cherwell estaba profundamente convencido de que era técnicamente inviable producir un cohete y su argumento era bastante razonable: el despegue del cohete exigiría un impulso enorme que solo podría ser generado por una gigantesca carga de combustible sólido dentro de un cohete muy grande, que a su vez necesitaría una inmensa y conspicua plataforma de lanzamiento, o bien un «cañón» o una gran rampa, estructuras estas no identificadas hasta ahora; por consiguiente, el cohete no existía. Cherwell, quien parecía desconocer los experimentos realizados en Estados Unidos por Goddard antes de la guerra y los recientes experimentos británicos realizados por Issac Lubbeck para la compañía petrolera Shell, descartaba la idea de que los alemanes pudieran emplear combustible líquido partiendo de que sería imposible controlar el flujo de salida de gases del cohete, por lo que este sería inmanejable. Esta opinión la mantuvo Cherwell hasta que la evidencia de lo contrario fue incontrovertible.

Entretanto, el reconocimiento fotográfico permitía seguir acumulando pruebas de objetos «cilíndricos» o «tipo torpedo» ubicados en Peenemünde. La interpretación de las fotos sugería dimensiones de «12,2 por 2,2 metros de diámetro», «13,3 por 1,1 metros de espesor», «11,6 metros de largo con punta roma» (ahora sabemos que la ojiva no había sido colocada aún), «un cilindro afilado en un extremo y tres alerones radiales en el otro». El 23 de junio, una misión de reconocimiento fotográfico regresó con películas de dos objetos «tipo torpedo», ambos de 12,2 metros de largo, dos metros de diámetro y con tres alerones. Estas fotografías fueron cruciales para hacer avanzar el debate sobre la amenaza proveniente de Peenemünde[231].

Sandys resumió la evidencia en un informe fechado el 28 de junio, que apuntaba: «No cabe duda de que el cohete alemán de largo alcance se encuentra en una avanzada etapa de desarrollo […] se están produciendo lanzamientos frecuentes en Peenemünde». Informes de prisioneros de guerra y agentes indicaban un alcance de doscientos ocho kilómetros, lo que hacía probable su lanzamiento desde el paso de Calais, la parte del norte de Francia más próxima a Londres. Asimismo, se habían detectado en

Wissant obras de naturaleza sospechosa (específicamente la construcción de un enorme búnker de hormigón). Pero el informe ofrecía un cálculo exagerado del peso del cohete, entre sesenta y cien toneladas, con una ojiva de hasta diez toneladas, y todavía se apoyaba en la teoría de que utilizaba combustible sólido.

Esto resultó fatal; ya que, como una buena parte de la evaluación era correcta, la persistencia de un juicio falso tan solo servía para dar mayor credibilidad a la posición de Cherwell, contraria a la existencia de un cohete de semejante envergadura. El 29 de junio, el Comité de Defensa (Operaciones) del gabinete se reunió en el puesto de mando subterráneo de Churchill en Whitehall con la asistencia de Sandys, Cherwell, Jones, los jefes de Estado Mayor y el primer ministro. La reunión dio inicio con una exhibición de las fotos de Peenemünde tomadas más recientemente, que Sandys describió como prueba concluyente de la existencia del cohete. Cherwell respondió una vez más con sus dudas técnicas, la advertencia de que las señales observadas podían ser señuelos y la conclusión de que, de existir un arma secreta, esta probablemente sería un avión sin piloto. A solicitud de Churchill, Jones ofreció un comentario desconcertante para Cherwell, pues lo colocaba del lado de Sandys. Hasta este momento, Jones había tenido serias dudas, reforzadas por su trato deferente a Cherwell, quien había sido alumno suyo en Oxford; pero ahora se declaraba convencido de que el cohete existía. Cherwell presentó su última objeción, afirmando que de ser así el «destello» tendría que haber sido visto por los pescadores suecos en las aguas del Báltico, y como no se habían registrado informes de tal «destello», no podía haber tal cohete. Pero su objeción se sustentaba en la idea fija de que la velocidad de lanzamiento solo podría obtenerse con la detonación de una enorme carga de cordita. El Comité optó por no analizar si los alemanes podrían o no haber superado la dificultad que representaba el empleo de combustible líquido; pero aceptó la probable evidencia del cohete; por lo que tomó tres decisiones: continuar examinando con mayor energía aún y por todos los medios la zona del norte de Francia localizada a doscientos ocho kilómetros de Londres; atacar los sitios de lanzamiento de cohetes situados en esa zona tan pronto fueran localizados, y bombardear Peenemünde.

La incursión aérea sobre Peenemünde fue ejecutada en la noche del 17 al 18 de agosto de 1943 por cuatrocientos treinta y tres bombarderos pesados Stirling, Halifax y Lancaster pertenecientes al comando de bombarderos de la RAF, mientras que ocho aviones Mosquito lanzaban un ataque de distracción contra Berlín. Ese mismo día, más temprano, el octavo escuadrón de la fuerza aérea de Estados Unidos había bombardeado Schweinfurt, en el sur de Alemania. Los alemanes se encontraban en estado de alerta (un código británico de poca complejidad que habían descifrado les reveló que habría un ataque aéreo nocturno), pero esperaban que se produjera en Bremen, otra ciudad del norte de Alemania, o en Berlín. En general, el cielo estaba despejado, aunque sobre Peenemünde había cierta nubosidad. Y fue precisamente esta nubosidad la que desorganizó parcialmente el plan de ataque británico. Por otro lado, las láminas de aluminio lanzadas por los aviones Mosquito durante su viaje a Berlín con el objetivo de confundir los radares distrajeron la defensa de los cazabombarderos nocturnos alemanes.

Poco después de la medianoche, los Pathfinder del cuerpo de bombarderos de la RAF comenzaron a lanzar sus indicadores sobre Peenemünde; algunos se extraviaron, y como consecuencia la dirección de tiro se desplazó hacia el sur, lejos de la zona de pruebas en el extremo de la isla. Uno de los resultados del desvío de los indicadores fue que el bombardeo intenso se concentró sobre un campamento de trabajadores extranjeros, causando la muerte de varios cientos de ellos. No obstante, se logró hacer blanco sobre los laboratorios, la fábrica de cohetes y el complejo residencial de los científicos, donde perecieron unas ciento veinte personas entre científicos y técnicos. Después de estos acontecimientos, los alemanes decidieron trasladar las instalaciones técnicas a Kochel, en Baviera, (Peter Wegener fue uno de los científicos trasladados) y la producción del A-4 (V-2) se ubicó en una nueva obra central subterránea en los montes Harz, en Nordhausen, que sería construida y manejada esencialmente por trabajadores extranjeros. Pero el ataque a Peenemünde no solo provocó la muerte de casi todos los trabajadores extranjeros que habían suministrado información a Londres sobre el arma secreta, varios de ellos de Luxemburgo, sino que puso fin a las condiciones de vida

relativamente flexibles que habían hecho posible su comunicación con la inteligencia británica. No obstante, la información sobre el A-4 no se perdió totalmente. El campo de lanzamientos se trasladó a Blizna, remoto poblado del sur de Polonia, situado en la confluencia de los ríos Bug y Vístula, y en los meses siguientes los informes de los agentes polacos mantendrían debidamente actualizado al Comité Crossbow, encargado de seguir el desarrollo de las armas sin piloto[232].

Entretanto, los Aliados, preocupados por informes sobre «armas de largo alcance» y sugerencias de que ciertas edificaciones en el paso de Calais y la península de Cherburgo podrían estar relacionadas con el programa enemigo de armas secretas, atacaron el 27 de agosto una sospechosa edificación de hormigón en Watten, paso de Calais, que fue prácticamente devastada por el ataque de la fuerza aérea estadounidense, y solo más tarde se descubrió que era un almacén de cohetes y no un sitio de lanzamiento. Otros emplazamientos serían destruidos en 1944 mediante bombardeos de precisión, incluidos un búnker en Siracourt y una batería de «cañón con bomba de alta presión» en Mimoyecques.

IDENTIFICACIÓN DE LA BOMBA VOLANTE

El traslado del sitio de producción y ensayo del cohete A-4 (V-2) desde el Báltico hasta Blizna y los montes Harz no supuso el fin del desarrollo del arma secreta en Peenemünde. Las incursiones del 17 al 18 de agosto habían dejado intactas las instalaciones de la bomba volante (FZG-76 o Fi 103) en Peenemünde oeste; por tanto los ensayos con la nave sin piloto continuaron arrojando datos de inteligencia (recogidos tanto por los neutrales suecos como por combatientes daneses y polacos), que fueron llegando a Londres en cantidades crecientes durante los últimos meses de 1943 y la primavera de 1944. Esto era inevitable, pues a diferencia de los cohetes, que volaban a mayor velocidad que el sonido y se desintegraban al hacer impacto, por lo que su lanzamiento podía quedar oculto, la bomba volante dejaba demasiadas pruebas de su existencia. La bomba volante, que se desplazaba a velocidad subsónica y baja altitud, emitía desde su motor una llama altamente visible y un característico ritmo de pulsaciones discontinuo (de

ahí su nombre de «bomba zumbadora», como la llamaron los londinenses cuando empezó a caer sobre su ciudad a partir del 13 de junio de 1944), que atrajo amplia atención en las tierras del Báltico, por donde pasó, y en Polonia, donde en ocasiones terminaron sus largos vuelos. Además, como su velocidad final era lenta si no llevaba acoplada una ojiva, dejaba bastantes pruebas en el lugar donde estallaba. En realidad, el primer informe en llegar a Inglaterra con la descripción de una «bomba con alas» fue enviado por la red polaca de inteligencia de la zona de París. Un gran número de polacos se había establecido en Francia después de la Primera Guerra Mundial, originalmente para trabajar en las minas de carbón[233]. Algunos recibieron la noticia desde Polonia y la trasladaron a Londres, donde se recibió en abril de 1943. El 23 de junio, el MI6 recibió otro informe, esta vez de un luxemburgués empleado en Peenemünde, quien describía «un misil en forma de cigarro lanzado desde un artefacto cúbico, y calculaba su alcance, acertadamente, en ciento cincuenta kilómetros, pero admitía que posiblemente llegara a doscientos cincuenta». Una o dos semanas más tarde el MI6 recibió, a través de Suiza, un «esbozo, muy sucio y hecho jirones» del lanzamiento de una nave aérea sin piloto; el papel provenía del mismo luxemburgués que había logrado escapar del campo de trabajos forzados de Peenemünde (lo que probablemente salvó su vida[234]). Posteriormente, el MI6 informó a su oficina en Suiza de que el esbozo «había sido de inestimable valor por la información que aportó sobre lo que ocurría en Peenemünde»[235].

Merece la pena destacar que estos informes llegados desde la Europa ocupada no provenían de fuentes británicas. Una de las revelaciones más significativas de la acuciosa obra de Hinsley aparece en la línea 8 de la página 125, volumen II, original, donde se lee: «Incluso de haber sido posible mantener agentes en Alemania […]». Esta es una admisión extraordinaria, porque equivale a decir que, aunque Gran Bretaña contaba con dos importantes organizaciones de espionaje extranjero en los años de la guerra (el consagrado Servicio Secreto de Inteligencia, MI6, y la Dirección de Operaciones Especiales, SOE, constituida durante el conflicto bélico para la subversión y búsqueda de información), no tenía agentes

empleados directamente dentro del Reich. La inteligencia humana (la *humint*) procedía de alemanes (una cantidad ínfima) o de extranjeros que trabajaban en Alemania o podían viajar allá, especialmente polacos y checos. Pese a su ocupación, desde 1938 y 1939, Checoslovaquia y Polonia, a través de sus gobiernos en el exilio asentados en Gran Bretaña, mantuvieron servicios de inteligencia dentro de la Europa nazi, capaces de buscar información, enviar correos y transmitir a Londres. Este no fue el caso de Gran Bretaña, cuyas redes dentro de Alemania fueron «recogidas» después del desastroso incidente de Venlo el 9 de noviembre de 1939, cuando los alemanes atraparon a dos oficiales del MI6 en la frontera germano-holandesa, tal como había ocurrido antes con las redes que operaban en Austria tras el *Anschluss* de 1938, y con su red en Holanda, que había sido infiltrada y su seguridad comprometida en fecha tan temprana como 1935[236]. Así, debido a un curioso vuelco de los acontecimientos, Gran Bretaña se convirtió en cliente de la inteligencia suministrada por dos gobiernos políticamente inertes, el checo y el polaco, exiliados en Londres, dependiendo de ellos para la comunicación de cierto tipo de señales importantes desde dentro de Europa, así como de la inteligencia humana que estos podían obtener. Presumiblemente, el MI6 tenía un contacto alemán en la Waffenamt, Oficina de Equipamiento del ejército alemán, quizá un informante involuntario cuyo producto llegaba a Londres a través de Suiza[237]. También se obtenía información de daneses y holandeses, que hacían llegar más directamente los noruegos, quienes lograron mantener comunicaciones marítimas con Escocia. Sin embargo, la red de la SOE en Holanda fue profundamente infiltrada por la Abwehr [contrainteligencia] alemana. La única información de inteligencia extranjera sistemática y confiable procedente del norte de Europa llegó a través de la embajada británica en Estocolmo; pero esto sería más adelante. En las primeras etapas, Suecia fue decididamente proalemana, como lo había sido durante la Primera Guerra Mundial.

No obstante, la inteligencia humana desempeñó un rol mucho más importante en la identificación de las armas V que en cualquier otro sector de la guerra de la inteligencia británica contra Alemania; resultado de la visibilidad intrínseca del objeto de interés, particularmente la bomba

volante, y de la dependencia alemana de obreros extranjeros, que eran muy curiosos, observadores, proaliados y a menudo muy valientes. También fueron de gran importancia los que hoy llamaríamos «medios técnicos nacionales», que entonces asumían la modalidad de reconocimiento fotográfico; y de manera marginal, pero significativa, Enigma. La pésima seguridad de las señales de la Luftwaffe permitió a Bletchley escuchar las transmisiones de un regimiento de expertos encargado de monitorizar los vuelos de las armas secretas.

A partir de julio de 1943, la información recibida comenzó a referirse con mayor frecuencia a una aeronave sin piloto; lo que obligó a Londres a aceptar que el enemigo trabajaba simultáneamente en el desarrollo de un cohete y de una bomba volante. De hecho, un informe procedente de una embajada lo afirmó de manera explícita el 25 de julio[238]. En agosto, un conjunto de informes sugería que una nueva agrupación de la Luftwaffe, el regimiento 155 (w), al mando del coronel Wachtel, responsable de las «bombas teledirigidas», sería desplegado en Francia, y que también estaría a cargo de las baterías de «catapultas»; más tarde, el regimiento 155 (w) fue identificado como la unidad de operaciones de la bomba volante. El 27 de agosto, el agregado militar británico en Estocolmo envió a Londres algunas fotos borrosas de la bomba volante, no identificada aún como tal, que había aterrizado en la isla de Bornholm en el Báltico. El remitente añadió que había oído decir que sería lanzada con una «catapulta» y que su motor lo había producido la compañía Argus en Berlín. Ambas informaciones eran fidedignas.

Mientras en los niveles más altos del gobierno de Gran Bretaña continuaba la polémica sobre el «cohete», cuya viabilidad lord Cherwell trataba de refutar, la preocupación se desplazaba cada vez más a los informes sobre «aeronaves sin piloto»; y no sin razón, puesto que tanto la evaluación británica como la realidad indicaban que esta era el arma secreta que podía impactar primero en su territorio. En las fotografías de Peenemünde tomadas el 23 de junio se podían observar en la pista cuatro pequeñas aeronaves sin cola, identificadas más tarde como prototipos del avión caza propulsado por cohete Me 163, que los británicos llamaron P30; pero la inquietud no cesó, y el 27 de agosto un informe enviado por un

contacto del MI6 en el Waffenamt hizo que todos los involucrados aceptaran que los alemanes estaban desarrollando una bomba volante[239]. Ahora quedaban por definir sus características, la amenaza que representaba y las contramedidas potencialmente eficaces.

A partir de ahí se acumularon las pruebas sobre la existencia de la bomba volante, ante todo provenientes de Bletchley. Los mensajes de Enigma descifrados los días 7 y 14 de septiembre fueron interpretados como referencias a una aeronave sin piloto. En este momento ya se sabía que dos secciones de la decimocuarta compañía del regimiento experimental de señales de la Luftwaffe, conocidas respectivamente como grupo Wachtel (por el nombre del comandante del 155 regimiento [W]) y el grupo Insect, monitorizaban vuelos de prueba desde ciertas ubicaciones próximas a Peenemünde. Sus informes, descifrados en Bletchley, hacían clara referencia a un avión sin piloto, no un cohete, y situaban su velocidad entre los ciento noventa y dos y trescientos cuarenta y cinco kilómetros por hora, con un alcance de ciento noventa y dos kilómetros y un índice de caída de dos mil ciento sesenta y seis metros en cuarenta segundos[240]. Muy pronto, fotografías tomadas sobre Peenemünde el 13 de noviembre, y la reevaluación de otras tomadas en julio y septiembre, registraron la presencia de una pequeña aeronave, con una envergadura de poco más de seis metros, impulsada por un reactor. Se la denominó P20 (para diferenciarla del P30, el ya identificado avión caza propulsado por cohete Me 163) y se la consideró como la tanto tiempo temida bomba volante desarrollada por los alemanes.

La naturaleza de la amenaza planteada por la bomba volante ya se venía esclareciendo con informes de otras procedencias. El reconocimiento fotográfico del norte de Francia que tenía lugar a diario a medida que británicos y estadounidenses aceleraban los preparativos para la operación Overlord [desembarco de Normandía], comenzó a revelar obras de construcción evidentemente no relacionadas con la defensa costera; mientras que informes de agentes del MI6 y la SOE también se fijaron en las misteriosas estructuras. A finales de noviembre de 1943 ya se había logrado identificar ochenta y dos emplazamientos, setenta y cinco en los departamentos del bajo Sena y el paso de Calais, y nueve en la península de

Cherburgo, en forma de rampas de cincuenta metros de largo, curvas en un extremo y alineadas en dirección a Londres. Fue debido a esta forma que los británicos les llamaron *ski sites* [estaciones de esquí].

En este momento, sir Stafford Cripps, ministro de Producción de Aeronaves, participante en las reuniones del Comité Crossbow, sugirió que debía sometérseles a bombardeos diarios; y en efecto estos comenzaron, pero en fecha posterior. La intervención de Cripps en esta etapa, finales de octubre y principios de noviembre, produjo una distracción que no ayudó a concentrar la atención en lo esencial. Se trataba de un hombre muy inteligente, abogado pero no científico, por lo que en un documento fechado el 2 de noviembre trató de reconciliar las diferencias entre el pensamiento de Sandys y Cherwell, es decir, entre quienes sostenían que los alemanes ya estaban desarrollando un cohete y una bomba volante y los que negaban la viabilidad del cohete pero estaban dispuestos a admitir la posibilidad de una bomba volante. En realidad, Cripps hizo una disección exhaustiva de las pruebas, pero lamentablemente en sus conclusiones sugirió no dos, sino cuatro posibilidades, que en orden de prioridad eran las siguientes: 1) una HS 293 de mayor tamaño (la bomba aerodinámica mencionada en el Informe de Oslo y empleada ya por los alemanes para hundir al acorazado italiano *Roma*); 2) aeronaves sin piloto; 3) cohetes más pequeños que el A-4 (V-2); y 4) el A-4.

Aunque excéntricas, las conclusiones del informe de Cripps devolvieron la atención al criterio de Sandys, especialmente a un memorando sometido por Sandys a la consideración de Cripps a comienzos de su investigación. Sandys sugería que, a diferencia de lo que pensaban Cripps y otros, los emplazamientos posiblemente no fueran lugares de lanzamiento, sino más bien algo relacionado con la bomba volante. Hacia finales de noviembre, tanto el Ministerio del Aire (responsable de la información de inteligencia sobre la bomba volante) como la Unidad Central de Interpretación (donde se analizaban las fotos aéreas) habían abrazado este criterio. La confirmación se produjo en la noche del 1 de diciembre de 1943, cuando un nuevo examen de las fotos tomadas recientemente en Peenemünde revelaron sobre una rampa construida en 1942 «una pequeña formación

cruciforme en el extremo inferior de los rieles inclinados; en realidad, una diminuta aeronave en posición de lanzamiento»[241].

La fotografía apaciguó el debate, pero no a Cherwell; pues aunque apoyaba su idea, largamente sostenida de que, si los alemanes realmente estaban desarrollando un arma no pilotada, esta sería una bomba volante, él persistió en negar la existencia de un cohete y continuó haciendo objeciones. De hecho, negaba que pudiera portar una ojiva de más de media tonelada de peso y pensaba que era exagerado el cálculo de la cantidad que podría ser lanzada contra Londres, ya que, entre otras cosas, dudaba de que los alemanes fueran capaces de producir más de seiscientos cincuenta pilotos automáticos al mes (el sistema de teledirección de la V-1 era mucho menos sofisticado). No obstante, su opinión estaba cada vez más desacreditada. Las autoridades de Gran Bretaña se dedicaban ahora a tres medidas contra la bomba volante: primero, determinar de manera concluyente la amenaza que representaba; segundo, destruir los sitios de lanzamiento; tercero, organizar una defensa eficaz con cañones, cazabombarderos, globos de barrera y cualquier otro dispositivo capaz de derribar una V-1.

Durante varios meses, la evaluación técnica se vio afectada por la creencia (sostenida por Cherwell, entre otros) de que una bomba volante podría ser propulsada por un cohete, si bien no por un cohete extraatmosférico. En este punto, los mensajes descifrados por Bletchley ayudaron a mantener la confusión, debido a que los procedentes de Blizna, sitio polaco de ensayo, mencionaban tres combustibles diferentes: T-stoff, Z-stoff y Ei. Poco a poco se logró precisar que el Ei era petróleo de baja calidad, combustible con el que funcionaba el impulsor de la V-1, en tanto que el T-stoff (peróxido de hidrógeno) se utilizaba en el lanzamiento, y el Z-stoff (permanganato de sodio) era un ingrediente del combustible del cohete utilizado por el V-2 que también se ensayaba en Blizna. Estos informes, obtenidos de la clave de la Luftwaffe denominada Quince en Bletchley, fueron descifrados durante febrero y marzo de 1944.

La siguiente ventaja importante la proporcionó la inteligencia humana. El 16 de abril, la sección de Inteligencia Humana del Almirantazgo de

Londres recibió un informe del agregado naval de Estocolmo sobre el avistamiento el 15 de marzo, por el capitán de un barco de carga en el Báltico, del vuelo de dos bombas volantes (descritas como proyectiles de cohetes). Disparadas desde una instalación costera a dieciocho kilómetros de distancia y observadas en los 54° 10’ norte y en los 13° 46’ este (un poco al este de Peenemünde), las bombas tenían las dimensiones de un pequeño avión caza, con alas cortas camufladas, y eran «impulsadas a gran velocidad por una tobera de cohete de unas trescientas detonaciones por minuto» (medidas por el reloj del capitán). Las preguntas enviadas posteriormente al agregado naval dieron lugar a la respuesta del 24 de abril, en el sentido de que un cilindro aparecía fijado por encima del fuselaje como una unidad separada, que no había cables (de teledirección) y que el ruido producido era «una serie de explosiones y no un ruido sordo». Esta observación tan británica (los admiradores del personaje Richard Hannay agradecerían el detalle del reloj del capitán) resultó ser sumamente precisa: como se vería después, las «detonaciones» era producidas por la apertura y cierre automáticos de las persianas venecianas que permitían la entrada de aire a la tobera del pulsorreactor[242].

Aunque en aquel momento muchas mentes debían de estar trabajando en el informe, lo cierto es que el equipo de inteligencia encargado de las armas secretas fracasó torpemente en su intento por adivinar la naturaleza de lo observado por el capitán del barco sueco. Se necesitaría más información proveniente de Suecia para revelar otros detalles. A fines de mayo de 1944, se autorizó a científicos británicos enviados a Suecia examinar los restos de dos bombas volantes, una extraída del fondo del mar por la marina sueca y otra que se había estrellado contra el territorio de ese país el 13 de mayo. Además, se recibió información de los suecos acerca de otras dos aeronaves sin piloto que se habían estrellado, y sus características coincidían. Cada una de ellas era un monoplano de media ala, con una envergadura de poco más de cinco metros, hecho de acero y diseñado para su producción masiva, que empleaba petróleo de baja calidad para alimentar un *athodyd* [pulsorreactor]. Se trataba de un *athodyd* que el «señor Herbert» había mencionado durante su interrogatorio preliminar en 1943. El sistema de teledirección consistía en un timón y dos elevadores controlados por tres

giroscopios, uno de ellos acoplado a un compás; «no parecía tener equipo de radio». La descripción era exacta. La bomba volante tenía el más rudimentario sistema de teledirección, así que una vez lanzada asumía un rumbo y altura predeterminados hasta que la interrupción del suministro de combustible detenía el motor a una distancia prefijada y se precipitaba a tierra. Después del 8 de junio, cuando se transmitió esta información al Ministerio del Aire, se conocieron en Londres todas las características principales de la bomba volante excepto el peso del explosivo que llevaba debido a que las bombas encontradas carecían de ojivas. El 13 de junio hizo blanco en Londres la primera V-1 causando la destrucción de un puente de vías férreas en el extremo este. Según cálculos, la ojiva pesaba una tonelada.

Si la bomba volante alcanzó su objetivo no fue por falta de esfuerzos de las fuerzas aéreas aliadas empeñadas en destruir sus emplazamientos. Los emplazamientos fueron los primeros fotografiados intencionalmente el 3 de noviembre de 1943, tras recibirse el informe de un agente francés señalando que el contratista para quien trabajaba estaba construyendo estructuras, que él no podía identificar, en ocho sitios diferentes. Un nuevo análisis de fotografías anteriores y de otras nuevas tomadas después del 3 de noviembre reveló la existencia de noventa y cinco de estas estructuras en el norte de Francia, y a finales de noviembre ya se había apreciado su parecido con una de las estructuras desconocidas erigidas en Peenemünde. Fue justamente en la estructura de Peenemünde donde el 1 de diciembre los intérpretes de fotos identificaron al «diminuto avión». En adelante estuvo claro lo que eran los emplazamientos, así como la necesidad de destruirlos. Ni el mariscal del Aire Harris, perteneciente al comando de bombarderos, ni el general Spaatz, de la octava fuerza aérea de Estados Unidos, querían desviar esfuerzo alguno de su ofensiva de bombardeo estratégico contra ciudades alemanas, pero las autoridades superiores insistieron. En vísperas de la Navidad de 1943, un total de seiscientos setenta y dos aviones Fortress lanzaron 1472 toneladas de bombas sobre veinticuatro emplazamientos. Las fuerzas aéreas tácticas estadounidenses y británicas continuaron los ataques durante la primavera, pero en abril los jefes del Estado Mayor británico estaban tan preocupados por la persistente amenaza que de nuevo

recurrieron a las fuerzas aéreas estratégicas. El 12 de junio de 1944, víspera del comienzo de la ofensiva de las bombas volantes, se habían lanzado tres mil toneladas de bombas y ocho mil más contra supuestos almacenes; en total este tonelaje fue más de la mitad del lanzado sobre Londres durante el bombardeo alemán de 1940-1941[243].

El bombardeo resultó inútil. El general Erich Heinemann, comandante alemán de las unidades de lanzamiento de V-1 y V-2, siempre había tenido la impresión de que los emplazamientos eran demasiado evidentes y vulnerables, por lo que después del ataque de diciembre decidió abandonarlos y construirlos en otros lugares, donde únicamente hizo los cimientos, para en el último momento completar las estructuras con partes prefabricadas. Asimismo, abandonó las grandes estructuras de almacenaje y empleó en su lugar cuevas naturales para guardar sus reservas de armas secretas y combustible. Como medida de distracción algunas reparaciones se hacían en los emplazamientos mientras se tomaban otras medidas de seguridad. El resultado de estas acciones fue altamente satisfactorio para los alemanes, pues aunque finalmente el reconocimiento fotográfico y los informes de agentes permitieron identificar los sesenta y seis «sitios modificados», los agentes de inteligencia no lograron persuadir a sus superiores de la necesidad de los ataques. Se consideraba que el bombardeo de los emplazamientos había sido suficiente y que los «sitios modificados» podrían ser blanco de ataques cuando ocurrieran los bombardeos con armas no tripuladas, si es que se producían. No fue hasta el 27 de mayo que se lanzó un ataque con cazabombarderos.

Pero la amenaza persistía. El 10 de junio, una fuente belga informó sobre el paso de cien «cohetes» por ferrocarril a través de Ghent y hacia la frontera franco-belga; y el día 11 nuevos informes fotográficos revelaron «mucha actividad» en seis de los sitios modificados, donde se extendían rieles sobre rampas y se concluían edificaciones. El 12 de junio, el segundo jefe de la inteligencia aérea británica advirtió a los jefes del Estado Mayor que los alemanes realizaban «fuertes preparativos para que los emplazamientos de los aviones sin piloto estuvieran operativos lo antes posible». Al día siguiente cayó la primera bomba volante sobre Londres. El bombardeo se prolongaría hasta el 14 de enero de 1945.

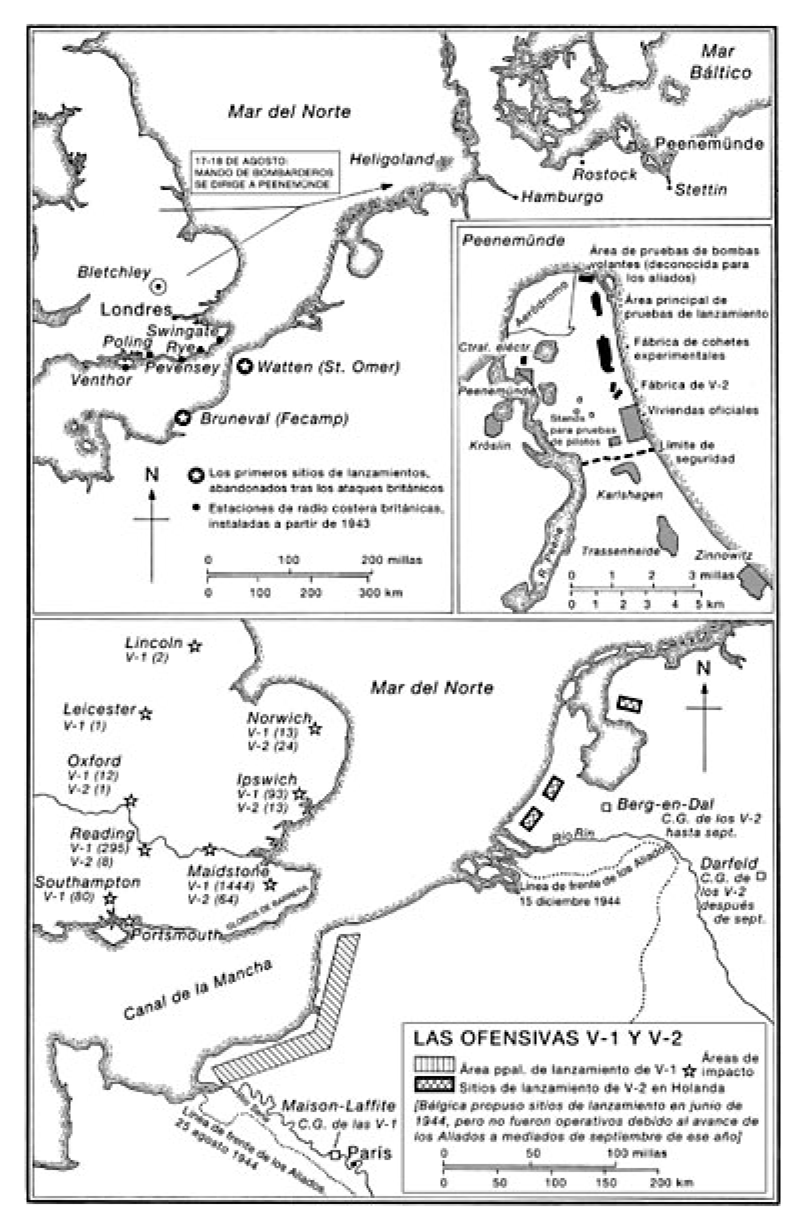
La defensa con cañones, cazabombarderos y globos de barrera desplegada de conformidad con un plan bien trazado logró cierto éxito desde el comienzo. El 15 de junio se registró el lanzamiento de doscientas cuarenta y cuatro bombas volantes, pero ya el día 21, cañones y globos derribaban de ocho a diez por día, y los cazas hasta treinta; por lo que, sumando fallos técnicos, solo unas cincuenta bombas llegaban a Londres cada día. En julio, esta cifra había disminuido a veinticinco, y en agosto a catorce. Sin embrago, esta disminución en número se debió en buena medida a los ataques contra los sitios de lanzamiento asociados al avance de los ejércitos de liberación aliados a lo largo de la costa francesa. Después del 1 de septiembre, cuando el regimiento 155 (W) de la Luftwaffe se retiró a Bélgica primero y luego a Holanda, la mayor parte de las bombas volantes contra Gran Bretaña fueron lanzadas desde una aeronave nodriza. El 24 de diciembre de 1944, cincuenta aeronaves lanzaron bombas volantes contra Manchester, treinta de las cuales traspasaron la costa y una alcanzó su objetivo.

No obstante, se produjeron más de cien bajas civiles. La V-1 era un arma muy eficaz, odiada y con razón temida por los londinenses y residentes de otras ciudades británicas en las que impactó. El acercamiento de la bomba lo anunciaba su distintivo sonido de pulsorreactor, el inicio de su descenso lo marcaba el silencio, y su impacto provocaba una enorme explosión. Debido a su poca velocidad final llevaba la destrucción a una extensa área y causaba la pérdida de muchas vidas. Las muertes provocadas por las bombas volantes se estiman en seis mil ciento ochenta y cuatro y los heridos graves en diecisiete mil novecientos ochenta y siete. Del total de bombas volantes lanzadas contra Gran Bretaña que ascendió a ocho mil ochocientas noventa y dos desde rampas terrestres y a mil seiscientas desde aeronaves, dos mil cuatrocientas diecinueve llegaron a la región londinense de la Defensa Civil (de veinticinco a treinta llegaron a los puertos de Southampton y Portsmouth, y una a Manchester), mientras que otras mil ciento doce hicieron blanco en otras partes del territorio inglés; tres mil novecientas cincuenta y siete fueron destruidas en pleno vuelo por aviones caza y cañones, casi en igual proporción. Los globos de barrera interceptaron doscientas treinta y una de ellas. Una buena parte del éxito de

los cañones se debió a la entrega por Estados Unidos de espoletas de proximidad, dispositivos que contaban con un conjunto de radares en miniatura incorporado capaz de hacer detonar la carga cuando detectaba un blanco dentro de su radio de efectividad[244].

EL V-2 SIGUE A LA V-1

A comienzos de septiembre de 1944, los jefes del Estado Mayor británico tenían razones para pensar que la amenaza de las armas sin piloto había quedado atrás. De hecho, se había logrado destruir todos los emplazamientos ubicados en el radio de alcance hacia Londres de la bomba volante; pero estas razones eran infundadas. Al poco tiempo los alemanes pasaron a los lanzamientos desde el aire mientras Peenemünde desarrollaba una versión más ligera de la V-1, capaz de llegar a Inglaterra desde emplazamientos en Alemania. No obstante, el cálculo de los jefes de Estado Mayor no estaba mal encaminado. Solo doscientas treinta y cinco bombas volantes lanzadas desde el aire lograron eludir las defensas, y únicamente noventa y una del modelo más ligero. Algunas causaron numerosas bajas, pero en definitiva, a principios de septiembre, ya había pasado el momento álgido de la ofensiva con las bombas volantes.



Las ofensivas V-1, V-2, 1943-1944.

Pero casi de inmediato apareció el otro regalo de Peenemünde a Hitler, quien había prometido responder con las armas de represalia (las V). A las 18.43 del 8 de septiembre de 1944 un cohete (que más adelante se supo que fue lanzado desde La Haya, Holanda) impactó en Chiswick, Londres, causando la muerte o heridas graves a trece personas. Un segundo cohete cayó dieciséis segundos después en Epping Forest, al este de Londres, pero sin que se registraran bajas.

Las explosiones podrían haberse confundido con las de bombas volantes, pero no se tenía noticias de observación visual ni mediante radar de esta arma, cuyas características eran ya bien conocidas. Además, bien entrado el día la inteligencia británica ya era consciente de la amenaza. El 18 de julio, en una reunión presidida por el primer ministro, R. V. Jones presentó un resumen de lo que se conocía hasta ese momento sobre el cohete. Las pruebas consistían en informes de los polacos en Blizna sobre disparos de cohetes, informes similares procedentes de Peenemünde, decodificaciones de mensajes emitidos por Enigma sobre señales alemanas relativas a detalles de vuelos observados y, más revelador aún, evidencia física de un cohete fallido lanzado contra territorio sueco el 13 de junio. Dos expertos británicos habían recibido permiso para inspeccionar los restos, que posteriormente serían enviados a Londres por barco. Se trataba de un envío desconcertante puesto que el V-2 en cuestión había sido utilizado como portador de un cohete antiaéreo experimental Waterfall, pero los restos del siniestrado estaban lo suficientemente completos como para revelar que el cohete contenía un turbocompresor, que indicaba el empleo de combustible líquido, alerones de dirección interna y algún equipamiento de teledirección. En su conjunto, las pruebas indicaban que los alemanes habían disparado entre treinta y cuarenta cohetes en junio, y que el misil había alcanzado un grado de desarrollo «lo suficientemente bueno como para lanzar, al menos, un bombardeo desordenado sobre Londres». Churchill estaba furioso. «Nos han pillado durmiendo», dijo abruptamente dando un golpe sobre la mesa[245].

Tenía razón para estar descontento. El rechazo doctrinario de lord Cherwell a la viabilidad de un cohete había causado retrasos, al igual que lo haría más tarde la tendencia, común a todos los cuerpos de inteligencia, de

no compartir con otros todas las pruebas, aduciendo el deseo de tener certeza de su significado antes de divulgarlas. Más tarde se supo que no se había atribuido suficiente credibilidad a las pruebas obtenidas en los interrogatorios a dos prisioneros de guerra. También se supo entonces que las fotos de Peenemünde habían estado mostrando cohetes en posición de lanzamiento desde fecha tan temprana como 1943, pero sencillamente no se les había reconocido por lo que eran, sino que se les había considerado «torres» conectadas a plataformas en lugar de V-2 en posición vertical.

Por lo demás, esto a posteriori, puede excusarse a los expertos británicos en inteligencia, pues su error no se debió a la estupidez, sino a la ignorancia, resultado de un notable atraso aeronáutico tanto en Gran Bretaña como en Estados Unidos. En ambos países, la ciencia de la aeronáutica había alcanzado grandes éxitos en los años de guerra y preguerra en materia de diseño y desarrollo de aviones caza y bombarderos, altamente exitosos pero absolutamente convencionales. Mientras estos se ocupaban en la construcción de los Spitfire, Flying Fortress, Lancaster, Mosquito y Mustang P-51, iguales o superiores a sus equivalentes alemanes, útiles para arrasar ciudades en Alemania durante la ofensiva de bombardeo estratégico y defender las flotillas de bombarderos que efectuaban la devastación, los alemanes alcanzaban un nivel superior y bastante revolucionario en materia tanto de diseño como de desarrollo. Entre 1933 y 1944, lograron construir y hacer volar los primeros helicópteros prácticos (Focke-Achgelis FW-61), el primer avión turborreactor (Heinkel He 178), el primer misil de crucero (FZG-76 o V-1) y el primer cohete extraatmosférico (A-4 o V-2)[246]. Era un logro sorprendente obtenido casi en absoluto secreto. Solo la menor capacidad industrial de Alemania con respecto a Estados Unidos, le impidió alcanzar la supremacía aérea durante la Segunda Guerra Mundial.

De los cuatro logros (helicóptero, avión a reacción, misil de crucero y cohete) el desarrollo del V-2 fue con mucho el más impresionante. Mientras que lord Cherwell, científico de formidable capacidad intelectual, negaba la viabilidad de un cohete propulsado con combustible líquido, Wernher von Braun ya perfeccionaba su cuarto modelo de este tipo. Después de comenzar como un estudioso entusiasta, y trabajando absolutamente solo,

había conquistado el apoyo del ejército alemán, obtenido fondos del estado, aprendido cómo generar y controlar enormes volúmenes de gas caliente producido mediante la combustión de líquidos, insertado dispositivos de teledirección en el tubo de escape y moderado el ritmo de ascenso de su cohete hasta lograr una trayectoria balística dirigible mediante un sistema de teledirección instalado a bordo. No es exagerado decir que entre 1932 y 1942, cuando se llevó a cabo el primer ensayo exitoso del A-4, Von Braun, un joven de apenas treinta años, inventó los que más tarde serían el misil balístico estratégico intercontinental y el cohete espacial.

No es de extrañar que la inteligencia científica británica de 1943 y 1944, todavía aferrada a la idea de que los cohetes solo podían ser propulsados por combustibles sólidos, y esto a poca velocidad y corta distancia, se viera sobrepasada por aquel confuso magma de ambiguos informes de agentes, inexplicables fotografías aéreas, fragmentos de cifrados procedentes de Enigma e interrogatorios a prisioneros de guerra desinformados, que era todo de lo que disponía. En ausencia de los conocimientos científicos y técnicos que sus enemigos poseían en abundancia, no es extraño que los expertos «fueran pillados durmiendo». En realidad no sabían, ni podían imaginar lo que buscaban. Actuaban como hombres de la época de la calculadora mecánica tratando de descifrar la naturaleza de la computadora electrónica.

Fue una suerte para los británicos que las etapas ulteriores de desarrollo del V-2 presentaran tantas dificultades para los alemanes. Después de haber supervisado el vuelo perfecto de un misil sin el peso de una ojiva en fecha tan temprana como el 3 de octubre de 1942, cuando un A-4 realizó su característico despegue lento «como impulsado por hombres con pértigas» antes de adoptar con elegancia una trayectoria balística y desaparecer de la vista a cuatro mil ochocientos kilómetros por hora, la vida de Von Braun estuvo plagada de dificultades. Hacia finales de 1943, cuando el cohete se acercaba a la fase de producción, quedó claro que entre el ochenta y noventa por ciento de los lanzamientos resultaban fallidos. En ocasiones el cohete caía a tierra al ser lanzado o explotaba cuando alcanzaba una altura de solo mil metros, se desintegraba al volver a entrar en la atmósfera o se desmantelaba sobre el área de impacto, dejando atrás el cuerpo, mientras la

ojiva seguía su curso. La desintegración dificultó mucho la evaluación de las razones del fracaso, a la vez que dio a los combatientes de la resistencia del ejército interno polaco suficientes fragmentos que enviar a Londres; un polaco recorrió en bicicleta trescientos veinte kilómetros llevando componentes a una pista de aviación donde los recibió un enlace aéreo. La fuente del problema era mecánica: la vibración provocaba roturas, especialmente en los repetidores colocados dentro del cuerpo del cohete, mientras el reingreso causaba tal violencia que quebraba su estructura. Hasta que, después de sesenta y cinco mil modificaciones, incluida una reestructuración total de la ingeniería del cono de punta, portador de la ojiva de una tonelada de peso, el cohete empezó a comportarse con razonable consistencia.

Aunque para ese momento la fecha planificada para el comienzo de la campaña de «represalia» había quedado ya muy atrás. La operación de las bombas volantes había sido derrotada mediante la ocupación de los sitios de lanzamiento. Aunque como arma económica y sencilla la V-1 era extraordinariamente efectiva, no escapaba a la limitación de su corto alcance y su necesidad de una plataforma de lanzamiento fija. El V-2 era potencialmente mucho más difícil de neutralizar. La sencillez de su sistema de lanzamiento compensaba su complejidad y elevado coste; este sistema le permitía despegar desde cualquier punto donde hubiera o pudiera construirse una superficie sólida de unos pocos metros cuadrados capaz de soportar el empuje de sus gases de escape. En cierto sentido, el Meillerwagen, que transportaba el arma y la elevaba verticalmente, era una idea tan brillante como el cohete mismo. En la actualidad, variantes de este equipo son aún un componente esencial de todos los sistemas de misiles balísticos de alcance medio.

La única vulnerabilidad física del V-2 estaba en la dependencia de sus operadores de las facilidades de almacenaje y de ciertas fábricas auxiliares. Su producción, concentrada en las obras subterráneas de Nordhausen, en los montes Harz, y realizada por trabajadores esclavizados, era inmune al bombardeo; el techo era de cien metros de espesor. Además, su existencia no fue descubierta hasta finales de 1944, en que se le consideró un blanco no rentable. Por lo tanto, cuando a finales de julio de 1944, los británicos

por fin tomaron conciencia de la amenaza que significaba el V-2, se consideraba que la única posibilidad de reducir esta amenaza era bombardeando los centros de almacenaje de cohetes y las instalaciones donde se producían sus componentes fundamentales, en particular el oxígeno líquido. Pero ya en ese momento la mayor parte de los «sitios principales», como les llamaba la inteligencia británica, habían sido sometidos a intensos bombardeos y severamente dañados. De cualquier manera, pronto la pérdida de bases en Francia y Bélgica obligó a las unidades de V-2 a regresar a Holanda, donde, como siempre había deseado el general Dornberger, operaban en lugares improvisados, avituallados directamente desde centros ubicados en la profundidad del territorio alemán. La retirada alemana condujo al forzoso abandono temprano de las dos principales fuentes de suministro de oxígeno líquido, en Lieja, en Bélgica, y Wittringen, en Saar; lo cual obligó a los alemanes a depender de sitios pequeños más difíciles de identificar y localizar[247].

Las instalaciones que sobrevivieron suministraban solo el combustible necesario para conservar el bombardeo de los V-2. No obstante, bastó para mantener la entrega de un número cada vez menor de cohetes hasta el 27 de marzo de 1945. Lo que permitió la supervivencia de las baterías de lanzamiento de los V-2 fue su operatividad, increíblemente sencilla, pues apenas se necesitaban quince minutos para emplazar el Meillerwagen (incluso en una calle suburbana) y colocar el misil en posición vertical; entonces los camiones cisterna le suministraban el combustible, mientras se conectaba por cable un generador móvil para suministrarle energía. En este punto, los operadores se refugiaban en una trinchera cavada durante la instalación, y desde un vehículo blindado el equipo de mando daba inicio al proceso de lanzamiento; cincuenta y cuatro segundos después de la ignición, el sitio estaba listo para la evacuación. Una hora después de su llegada, el Meillerwagen podía ponerse en marcha nuevamente. Siendo así, no es de extrañar que, aunque las fuerzas aéreas expedicionarias aliadas lanzaron misiones aéreas para atrapar a los operadores de los V-2 en acción, todo esfuerzo resultó inútil.

El único medio alternativo contemplado para reducir el volumen de ataque del V-2 fue el empleo del engaño, en su variante muy celebrada en la

literatura de espionaje de la posguerra relativa al manejo de la inteligencia humana. Durante la guerra, los alemanes infiltraron agentes en Gran Bretaña: unos setenta antes de 1940, algunos de ellos «agentes activos» antes del estallido de la guerra; otros doscientos veinte llegaron durante la guerra, ciento veinte de ellos con la intención de trasladarse a otros países. Los alemanes lograron organizar la infiltración a este nivel debido al flujo continuado de refugiados provenientes de la Europa ocupada que llegó a Gran Bretaña por una u otra vía, de siete mil a nueve mil al año, una gran mayoría para unirse a sus propios ejércitos en el exilio[248].

Los servicios británicos de contraespionaje atraparon a casi todos los agentes que llegaron escondidos en este flujo anual. Solo se tiene noticias de tres que lograron evadir la detección y de otros cinco que después de ser identificados se negaron a confesar. Con los capturados, los británicos lograron formar un cuerpo de agentes dobles, algunos de los cuales lograron obtener equipos de transmisión de la contrainteligencia alemana, así como otros equipos para la comunicación con su base; y al menos uno, que recibió de los británicos el nombre en código de Tricycle, era tan fiable que se le permitió viajar a Lisboa durante la guerra para sostener contactos con sus controladores alemanes. Hasta 1944, los agentes dobles hicieron poco más que alimentar los deseos de los alemanes con informes acerca de la baja moral entre los sitiados de la isla; si bien algunos ayudaron en los preparativos para el desembarco de Normandía, reforzando la creencia de los alemanes en falsos planes de batalla. Como en casi toda operación de inteligencia humana en niveles inferiores, los informes cotidianos de los agentes dobles contenían detalles banales, mundanos, que se diferenciaban muy poco del material que se hacía llegar a los controladores a través de los numerosos falsos informantes que, operando por su cuenta para una parte o la otra, o para las dos, habían encontrado en la avidez de información de las organizaciones de inteligencia un medio de vida. El *Whitaker's Almanac*, la *Enciclopedia Británica*, antiguos diarios y el Servicio Internacional de la BBC llevaban agua al molino de tales «productos» de la fantasía. Entre ellos se destacaba un hombre cuyo nombre en clave asignado por los británicos era Garbo y que se dispuso a venderse a los alemanes como ciudadano británico pronazi. En un principio, este hombre actuó únicamente desde

Lisboa, asegurando a sus controladores de la contrainteligencia alemana que «en Glasgow había hombres capaces de hacer cualquier cosa por un litro de vino». Luego, transfiriendo su doble lealtad a los británicos, llegó a establecer en su zona de operaciones una red de veintisiete agentes completamente ficticios cuyos emolumentos, entregados a él por la contrainteligencia alemana, alcanzaron la cifra de 31 000 libras esterlinas. Al concluir la guerra se le designó miembro de la Orden del Imperio Británico y se retiró a la vida privada sin ser perjudicado por ninguna agencia del orden de sus dos patrocinadores[249].

Cuando Garbo (realmente el ciudadano español Juan Pujol García) no estaba supuestamente organizando acciones de sabotaje de fanáticos nacionalistas galeses, se dedicaba a suministrar a los alemanes gran cantidad de información, toda cuidadosamente distorsionada por sus controladores británicos, acerca de asuntos internos del Reino Unido bajo ataque alemán. Por lo tanto, era perfectamente natural que los alemanes le pidieran información de primera mano sobre los efectos de la campaña con el arma V. Esta operación condujo a uno de los pasajes más complejos del manejo de la inteligencia británica durante la guerra. En fecha tan temprana como enero de 1941, las diversas agencias de inteligencia ya persuadidas, y con razón, de que no quedaba ningún agente alemán libre y operando dentro del Reino Unido, decidieron establecer una organización (pronto conocida como el Comité XX) para engañar a los jefes alemanes de los agentes controlados (capturados y convertidos o que deliberadamente se habían presentado), haciéndoles llegar información falsa. El objetivo, definido por J. A. Marriott, uno de los directores del Comité XX, era proporcionar a los alemanes «tanta información inexacta que los informes de inteligencia elevados por la contrainteligencia alemana al Alto Mando basados en dicha información fueran engañosos o pudieran inducir a error»[250].

Lo que sucedió después confirma la precisión (en el espíritu, aunque no en la letra) que los mejores escritores de ficción sobre espionaje, particularmente John Le Carré, relatan sobre las operaciones de las organizaciones que describen. El anillo interior de los componentes del Comité XX incluía a Garbo y Tricycle, que eran excepcionales; a Brutus, oficial fugitivo de la fuerza aérea polaca, y a Mutt y Jeff, dos noruegos

fugitivos llegados a Gran Bretaña por barco, los tres personas reales infiltradas bajo el patrocinio de la contrainteligencia alemana; pero también a Mullet y Puppet, personajes de ficción caracterizados como venales empresarios británicos; Balloon, oficial del ejército amargado por su licenciamiento del servicio; así como Bronx y Gelatine, dos féminas con amigos en el departamento de Asuntos Exteriores y el ejército, respectivamente. Los amigos de estas últimas eran extraordinariamente descuidados en cuanto a la protección de documentos oficiales cuyo contenido era debidamente enviado a Berlín; pero todos los miembros del Comité XX hicieron lo suyo. La mayor parte de lo que informaban era «calderilla» (chismorreo cierto pero inútil; sin embargo, la identificación hecha especialmente por Garbo de las divisiones aliadas inexistentes antes del desembarco tuvieron un peso importante en el error de apreciación de la oficina occidental de los ejércitos alemanes en el extranjero, sobre el lugar donde se proponían desembarcar los Aliados.

Con todo, no fue hasta que aparecieron las armas V que el sistema de agentes dobles logró ser más eficaz; pero al precio de una profunda reflexión en los más altos niveles del gobierno británico. Poco después de que las bombas volantes empezaron a caer se llegó a la conclusión de que el traslado de informes falsos sobre su precisión podría hacer que los alemanes redujeran su alcance, lo que equivaldría a cambiar el punto medio de impacto (PMI) del sudeste del puente de la Torre, que se consideraba el PMI seleccionado por los alemanes, hacia campo abierto en las afueras de Londres. Los alemanes, ansiosos por conocer dónde caían sus bombas, le habían ordenado a Garbo abandonar Londres antes de comenzar la campaña, de manera que pudiera informar sobre los daños sin correr peligro personal. Este agente recibió detalles sobre la técnica de informar (al igual que Brutus y el ficticio Tate) que relacionarían la explosión de las armas sin piloto con el momento del impacto. Los británicos se percataron de que ofreciendo detalles correctos en cuanto al momento de llegada de las bombas volantes, pero incorrectos respecto al lugar (demasiado al norte o el oeste) podrían lograr que los alemanes apartaran el PMI del centro más poblado de Londres hacia los suburbios con menor densidad de población, con lo cual se reduciría el número de bajas y la destrucción. Esta política

fue objeto de extensos debates a nivel ministerial en los que recibió la acusación de que era como «jugar a ser Dios»; pero al final prevaleció y continuó aplicándose durante la ofensiva de los cohetes V-2; y, al parecer, tuvo su efecto. Irónicamente, durante la ofensiva con la bomba volante, los alemanes fueron esencialmente engañados no por los agentes dobles, sino por un hombre que operaba por su cuenta, conocido por los británicos como Ostro, ubicado en Madrid y que vendía «hechos» a los alemanes a partir de lo que publicaban los periódicos y de su propia imaginación. Entre los logros de este hombre se inscribe un informe (que el enemigo creyó) sobre la destrucción del Big Ben. Ostro fue un agente autodidacta de quien cualquier escritor de novelas de espionaje se habría sentido orgulloso. Su información pareció confirmarse con un vuelo de reconocimiento fotográfico realizado por la Luftwaffe el 6 de septiembre de 1944, el primero desde enero de 1941, que permitió al regimiento Flak 155 (w), unidad de lanzamiento de la bomba volante, confirmar todo el daño revelado[251].

El método de hacer llegar al enemigo informaciones falsas al parecer logró apartar el PMI de los cohetes V-2 de su blanco escogido. Treasure, misterioso agente doble controlado por el Comité XX, envió informes durante el mes de octubre que, al parecer, persuadieron a los alemanes de la conveniencia de trasladar el PMI desde el centro este de Londres hasta más abajo por la línea del estuario del Támesis. El historiador oficial británico estima que, de no haber sido por esa modificación «mil trescientas personas más habrían muerto, diez mil más habrían resultado heridas y veintitrés mil casas más habrían resultado dañadas, sin mencionar los trastornos a la economía y al país debido a la concentración de los daños que los alemanes creían estar causando entre Westminster y los muelles»[252].

De manera que «el espionaje», en el sentido popular del término, al menos desempeñó su papel en la resistencia de los británicos a la campaña con las armas V. Sin embargo, esta era solo una faceta de una gran variedad de acciones de inteligencia que no solo incluía inteligencia humana de distinto tipo (la traición anónima del Informe de Oslo, los agentes dobles, los informes de la resistencia y el espionaje directo), sino además lo que hoy se denominan «medios técnicos nacionales», en su variante de

reconocimiento fotográfico, inteligencia de señales y un considerable volumen de análisis teórico.

No es tarea fácil evaluar la importancia relativa de los diferentes elementos que componen la inteligencia. Está claro que el Informe de Oslo fue de gran importancia, ya que, aunque no era muy específico, en muchos aspectos sí señaló la tendencia de las investigaciones científicas de los militares alemanes (especialmente hacia las armas teledirigidas y sin piloto), y lo que no decía era tan importante como lo que decía. Por ejemplo, no hacía referencia alguna a que la Alemania nazi trataba de desarrollar armas nucleares, y tenía razón, en vista del interés tardío, débil y difuso del estado nazi en un programa nuclear. Por otro lado, después del revuelo inicial, el Informe de Oslo fue casi olvidado durante varios años a partir de de 1939, y solo se le revivió cuando, a finales de 1942, otros informes de inteligencia alertaron a los británicos sobre los rumores del arma sin piloto. Tal vez la pista más valiosa que aportó entonces fue la referencia a Peenemünde como polígono de pruebas.

Según informes oficiales, lo que precipitó la búsqueda de pruebas más sólidas acerca de las armas sin piloto fue un fragmento de conjetura. Los lectores de *Los treinta y nueve escalones* recordarán la manera en que Scudder, el estadounidense perseguido, le cuenta a Richard Hannay cómo logró detectar el mal que escondía la Piedra Negra. «Fue en una posada en la ribera del Achensee, en el Tirol, donde obtuve la primera pista que me impulsó a buscar otras en un almacén de pieles en el barrio de los oriundos de Galitzia en Buda, en un club de extranjeros en Viena, y en una pequeña librería cercana a la plaza Racknitz en Leipzig. Pero hace solo diez días logré completar todas las pruebas en París». La historia oficial británica afirma que el primer informe significativo sobre «cohetes» lo recibió el MI6 el 18 de diciembre de 1942 proveniente de un ingeniero químico «que viajaba con frecuencia atendiendo los negocios de su firma». No se menciona al hombre ni su nacionalidad, pero aparentemente escuchó «una conversación en un restaurante de Berlín entre un tal profesor Fauner (se conocía la existencia de un profesor Forner) de la Universidad Técnica de Berlín, y un ingeniero, Stefan Szenassy»[253]. En la conversación se hablaba de un cohete portador de cinco toneladas de explosivos y un alcance de

doscientos kilómetros. A solicitud del MI6, el ingeniero químico elaboró dos informes más sobre las características del cohete, incluido el detalle de que se había ensayado en Swinemünde (cerca de Peenemünde).

En este punto, el «ingeniero químico» desaparece de los registros, lo que refuerza la sospecha de numerosos historiadores de la Alemania nazi de que el estado nazi tenía en lugares importantes más simpatizantes de la causa aliada de lo que sugeriría el peligro de ser descubierto por la Gestapo. A partir de 1945 se produjeron numerosas «desnazificaciones», restitución en posiciones públicas y devolución de fortunas que de otra manera serían inexplicables[254]. El «ingeniero químico» merecía cualquier recompensa que los acontecimientos ulteriores le depararan, mientras que la conveniente posición de su mesa frente a la del «profesor Fauner» en el restaurante de Berlín, en diciembre de 1942, condujo directamente a la decisión de someter a Peenemünde a un reconocimiento fotográfico más cuidadoso, a repetidos sobrevuelos y, por último, a los intensos bombardeos del 17-18 de agosto de 1943.

Se ha sugerido que el bombardeo contra Peenemünde debió efectuarse antes, estar mejor organizado o haberse repetido. A los que defienden la perfección se les podría decir que no fue hasta mediados de 1943 que la prueba fotográfica permitió identificar con suficiente claridad el lugar como el centro del programa alemán de armas secretas (había otros candidatos en Kimmersdorf y Rechlin). A pesar de que, debido a errores de localización, el bombardeo dejó intactos algunos lugares del centro, algo muy común en el comando de bombarderos, sí causó enormes daños y, como consecuencia, una buena parte del programa de investigación y producción fue transferido a otros emplazamientos más distantes y menos vulnerables en el centro y sur de Alemania, y en la profundidad del territorio polaco. Además, aun cuando Peenemünde se hubiera mantenido como «un objetivo cardinal», otra operación similar habría sido muy costosa. La del 17-18 de agosto de 1943 conllevó la pérdida de cuarenta aeronaves de las seiscientas participantes, una tasa de desgaste del siete por ciento, muy por encima de lo que el comando de bombarderos consideraba «aceptable».

En lo sucesivo, no fue mucho lo que pudieron hacer los servicios de inteligencia. De hecho, ya habían logrado identificar la amenaza y dirigido

la ofensiva al lugar del peligro. Una vez que, como reacción al intenso bombardeo de Peenemünde, los alemanes protegieron lo esencial del programa de armas secretas, lo único que podían hacer los servicios de inteligencia, además de un gran esfuerzo por predecir la fecha de comienzo de la campaña, era tratar de apartar a los alemanes de su objetivo, y en este sentido el método de pasarles información falsa les permitió obtener algún éxito.

Los honores de la campaña con las armas V se los llevan los alemanes, si es que cabe el empleo de semejante término para referirse a un método de hacer la guerra contra civiles. Tanto la V-1, primer misil de crucero, como el V-2, antecesor técnico directo de todos los misiles extraatmosféricos y cohetes espaciales, eran mucho más avanzados que cualquier arma aeronáutica producida por sus enemigos entre 1939 y 1945. Wernher von Braun, quien más tarde sería ciudadano estadounidense y considerado «el padre del programa espacial», fue un genio científico. Los hombres que produjeron la V-1 eran técnicos de aeronáutica de primera clase. Si Hitler hubiera tenido la visión necesaria para dedicar a las armas nucleares siquiera una parte de los esfuerzos científicos alemanes similar a la dedicada a otros programas de armamentos, es posible que con las armas V hubiera ganado la guerra. Pero el programa nazi de investigaciones nucleares se diluyó entre demasiadas agencias de investigación que competían entre sí. No tuvieron un Dornberger ni un Von Braun; tampoco un Peenemünde ni los fondos necesarios[255]. Aun así, el mundo se salvó por muy poco.

EPÍLOGO:

LA INTELIGENCIA MILITAR DESDE 1945

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial las operaciones militares han experimentado grandes cambios, debidos sobre todo a que el desarrollo de las armas nucleares ha impedido que las principales potencias se involucren en enfrentamientos a gran escala por decisiones derivadas de lo que constituye el tema de este libro. En la actualidad, los grandes conflictos bélicos resultan demasiado peligrosos para los grandes países, lo que no significa que el mundo sea un lugar más seguro para el ciudadano común. Por el contrario, se calcula que los conflictos armados a partir de 1945 han costado la vida a cincuenta millones de personas, tantas como las que perecieron durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, la mayoría de las víctimas ha perdido la vida en conflictos locales, de baja intensidad, muchos de los cuales apenas justifican el calificativo de guerra civil. En los últimos cincuenta años no fueron los métodos ni las armas utilizadas entre 1939 y 1945 los causantes de la mayor proporción de muertes violentas (bombardeos aéreos o batallas entre grandes ejércitos de tanques, o el embate implacable de la infantería de desgaste), sino las escaramuzas y frecuentemente las masacres perpetradas con armas cortas de bajo coste.

Incluso en las pocas guerras importantes libradas han escaseado las batallas convencionales a gran escala, que han acusado una tendencia decreciente con el paso del tiempo. De manera que, mientras que el conflicto coreano de 1950-1953 fue casi exclusivamente un enfrentamiento entre ejércitos de tanques e infantería, al igual que las guerras árabe-israelíes de 1956-1973, el mayor enfrentamiento bélico, la guerra de Vietnam, fue una lucha de contrainsurgencia prolongada donde los ejércitos apenas colisionaron. Aunque en la guerra de 1980-1988 entre Irán e Irak se produjeron intensos combates, la carencia de equipos pesados en manos

iraníes y su utilización de reclutas menores de edad en ataques suicidas la convirtieron en una contienda desigual, muy poco similar a otras guerras libradas en el siglo XX. En 1991, la derrota sufrida en una importante batalla de tanques obligó a Irak a abandonar su ocupación ilegal de Kuwait; pero no puede decirse que su ejército, más preocupado por rendirse que por presentar batalla, hubiera peleado en realidad. Otro tanto puede afirmarse de su desempeño durante la segunda guerra del Golfo de 2003, donde la inteligencia tuvo un papel importante por su trabajo previo sobre los líderes del país.

Dejando a un lado este episodio, cabe decir que la historia militar de posguerra registra pocos ejemplos en los que el resultado haya estado influido por el tipo de inteligencia operativa descrita en los capítulos anteriores. Los servicios de inteligencia no estuvieron nunca tan ocupados ni gastaron tanto dinero como en este mundo nuclear; pero la mayor parte de sus fondos y esfuerzos se dedican a procurar una alerta temprana y a escuchar, procesos continuos dirigidos a la preservación de la seguridad y no a la obtención de logros específicos a corto plazo o en circunstancias determinadas. De hecho, resulta demasiado costoso construir, mantener y manejar la compleja estructura de alerta temprana (estaciones de radar, sensores subacuáticos, sistemas de satélites espaciales, torres de interceptación de radio) y sus instalaciones auxiliares móviles, especialmente los escuadrones de vigilancia aérea. El material de inteligencia así obtenido y categorizado por los profesionales como *sigint* (inteligencia de señales), conjugado con *comint* (inteligencia de comunicaciones) y *elint* (inteligencia electrónica), requiere entonces del procesamiento e interpretación que realizan miles de analistas y técnicos en computación; y lo que estos hacen y logran rara vez se publica. De cualquier manera, la opinión pública parece indiferente a lo que, sin duda, constituye el sector más importante de actividad de la inteligencia contemporánea. Es comprensible que las complejidades de la técnica relacionada con la inteligencia deje perplejos incluso a los neófitos mejor educados; únicamente los expertos más especializados pueden intentar siquiera comprender el trabajo que realizan las agencias de inteligencia en la actualidad. Con dedicación, el lector interesado puede seguir las

descripciones sobre el funcionamiento de la máquina Enigma y la manera en que los criptoanalistas resolvieron las dificultades creadas por esta. Los cifrados modernos, creados mediante la aplicación al lenguaje de enormes números primos, pertenecen al reino de las matemáticas más elaboradas, y según se afirma son capaces de resistir los ataques de las computadoras más poderosas que se hayan producido.

Por lo tanto, no es de extrañar que el mundo de la inteligencia solo se convierta en foco de atención cuando se vulnera la seguridad de un país, situación que en años recientes se ha producido generalmente por la «deserción» de un agente de inteligencia que cede a la avaricia o la lujuria, o que evidencia debilidades de carácter no identificadas en el momento de su reclutamiento. En realidad, aún mucho después del sensacional desenmascaramiento de «los espías de Cambridge» en Gran Bretaña, los servicios estadounidenses y soviéticos, supuestamente advertidos sobre esta posibilidad en sus propias filas por los episodios del «Tercer» y «Quinto» hombres, han sufrido un flujo constante de escándalos de este tipo. El interés de la opinión pública también ha sido estimulado por relatos sobre el impacto de la inteligencia humana o *humint* en operaciones militares recientes o actuales, cuando ha sido posible mostrar este impacto. Sin duda, la inteligencia humana ha incidido enormemente en el éxito de Israel para mantener a raya a sus vecinos árabes en cuatro guerras importantes, muchos conflictos menores y su lucha constante por la seguridad, gracias a que la confluencia de judíos de países vecinos ha permitido a sus servicios de inteligencia reclutar a agentes patriotas capaces de hablar el idioma árabe a la perfección y de pasar por nativos en sus países de procedencia. Es lógico que los éxitos de la *humint* israelí permanezcan casi en absoluto secreto. Durante la guerra de Vietnam, la CIA estadounidense llevó a cabo una campaña de desestabilización a gran escala contra el Vietcong, fundamentalmente mediante el asesinato selectivo de sus líderes en los poblados de Vietnam del Sur. Estados Unidos nunca admitió la existencia de la operación Fénix, y la guerra de Vietnam finalmente se perdió; pero sería muy educativo conocer la influencia de la mencionada operación en la conducción de este conflicto bélico.

El único conflicto armado convencional reciente sobre el cual existe una imagen bastante acabada, y prácticamente en toda su complejidad, del peso de la inteligencia en sus operaciones, *sigint, elint, comint, humint* y fotográfica o inteligencia de imágenes, es la guerra de las Malvinas de 1982 entre Gran Bretaña y Argentina. Los derechos de soberanía sobre las islas Malvinas (o Falkland), en el Atlántico, que incluyen otras más distantes en la Antártica como Georgia del Sur, Graham Land y South Shetland, y los grupos de islas Orkney y Sandwich, han sido objeto de disputa entre Gran Bretaña y Argentina desde el siglo XIX. La pequeña población de las Malvinas es exclusivamente británica (los otros territorios están deshabitados), pero en Argentina existe la creencia universal y profundamente arraigada de que esas tierras le pertenecen. La historia política de Argentina es complicada. Argentina, en otro tiempo un país de gran riqueza que atrajo en el siglo pasado a gran cantidad de inmigrantes, entre ellos italianos pobres en busca de mejor vida fuera de Europa y una minoría inglesa que le aportó su clase comercial y profesional, sufrió a mediados del siglo XX un grave descenso económico. El descontento llevó entonces al poder a un régimen populista, el peronismo, así llamado por el apellido de su líder, el coronel Juan Domingo Perón, cuya mala administración dio lugar a un golpe de estado militar en la década de 1970. Más adelante, cuando la Junta Militar gobernante se sintió impopular, decidió recuperar su suerte reivindicando la posesión de las islas Malvinas, en el entendido de que la recuperación de las Malvinas era una causa capaz de aglutinar a todos los argentinos.

Gran Bretaña estaba acostumbrada a las demandas de Argentina respecto a las Malvinas por lo que no tomó demasiado en serio el interés renovado de 1981-1982. Las negociaciones en la Organización de Naciones Unidas en Nueva York se desarrollaban sin apremios y los británicos percibían que los argentinos eran razonables. Pero, sin que Gran Bretaña tuviera conocimiento de ello, la Junta Militar, encabezada por el general Leopoldo Galtieri, ya había decidido lanzar una invasión en octubre de 1982, cuando se calculaba que ya se habría marchado el único barco de la marina británica destacado en la estación, el patrullero antártico *Endurance*, cuyo retiro estaba programado desde mucho antes. En fecha tan tardía como

marzo de 1982 no se habían detectado preparativos bélicos ni se vislumbraba crisis diplomática alguna; pero al parecer un factor casual alteró el ritmo de los acontecimientos. Un grupo de argentinos recogedores de chatarra llegó a Puerto Leith, en la isla Georgia del Sur (o isla San Pedro), dependiente de las Malvinas, diciendo que se encontraba allí para desmantelar una vieja estación ballenera. Los chatarreros izaron la bandera argentina sin haber solicitado permiso para hacer su trabajo a la estación local de la Agencia Británica Antártica, es decir, la autoridad gubernamental. Cuando sus representantes les visitaron, recogieron la bandera, pero sin oficializar su presencia allí. En ese momento, y también después, el líder del grupo, Constantino Davidoff, negó estar en connivencia con la marina argentina; aunque se cree que antes de desembarcar sostuvo un encuentro con oficiales de la misma. Una vez que el hombre estuvo en tierra, el Ministerio de Asuntos Exteriores británico consideró llegado el momento de actuar, si bien el Ministerio de Defensa fue más reticente, por considerar que las operaciones a más de doce mil ochocientos kilómetros de distancia de su país estaban fuera del alcance de sus posibilidades. Pero prevaleció el criterio del Ministerio de Asuntos Exteriores y el caso se sometió a la consideración de la primera ministra Margaret Thatcher, quien ordenó al *Endurance*, con una dotación de marines procedente de Puerto Stanley (o Puerto Argentino), capital de las Malvinas, dirigirse a Georgia del Sur y esperar instrucciones.

El inesperado envío del *Endurance* preocupó a la Junta Militar. La retirada de los chatarreros había lacerado el prestigio de Argentina, pero la presencia del *Endurance* planteaba un desafío a la acción militar que según sus planes no debía comenzar aún. Los argentinos empezaron a darle vueltas al asunto; primero, enviaron un buque de guerra para retirar a la mayor parte de los chatarreros, y luego enviaron un grupo de marinos argentinos para «proteger» a los que estaban en la isla. Esta vez, el gobierno de Gran Bretaña fue el que titubeó y se dirigió a sus propios servicios de inteligencia y a los estadounidenses en busca de ayuda para descifrar las intenciones de Argentina. Las señales eran confusas. Los recortes presupuestarios habían afectado a la estación del MI6 en Buenos Aires, y la información basada en la inteligencia de señales que podían suministrar el

Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno [GCHQ, según las siglas inglesas], la CIA de Estados Unidos, y su organización homóloga para señales la Agencia de Seguridad Nacional [NSA, según las siglas inglesas], no aclaraban el panorama. Las agencias británicas sostenían una relación cálida y de cooperación con las estadounidenses a partir de un amplio intercambio de material útil para ambas partes; pero la CIA dependía del MI6 para la inteligencia humana, en tanto el GCHQ y la NSA estaban confundidas por el volumen del tráfico de radio generado abruptamente en el Atlántico sur por barcos argentinos, pero también chilenos; las dos armadas realizaban un ejercicio a gran escala, pero de rutina.

Así las cosas, Gran Bretaña se mantuvo indecisa durante una semana; y aunque resuelta a no tolerar ninguna otra injerencia argentina en sus posesiones en el Atlántico sur, se abstuvo de dar señales abiertas que pudieran provocar una reacción argentina. Finalmente, la decisión se le fue de las manos. El 26 de marzo, la Junta Militar, presionada por manifestaciones callejeras en contra de su programa de austeridad económica, pero sobre todo temerosa de la reacción de la opinión pública si consideraba que el gobierno estaba cediendo ante la protesta diplomática británica por el asunto de Georgia del Sur, decidió adelantar el calendario de su invasión de las Malvinas y lanzar la operación de inmediato.

De hecho, las islas Malvinas estaban indefensas. De una población de mil ochocientas personas, ciento veinte hombres pertenecían a su fuerza de defensa, pero carecían de entrenamiento y solo poseían armas cortas. La presencia militar oficial británica estaba representada por la unidad naval 8901, destacamento compuesto por cuarenta miembros de la marina británica, cuyo número se había duplicado poco antes con la llegada de sus relevos. Además del *Endurance*, que se encontraba en la Antártida en ese momento, no había otros buques de guerra en el hemisferio sur, por lo que no fue posible rechazar a la marina argentina, que había empezado a desembarcar al amanecer del 2 de abril; aunque se le opuso alguna resistencia. La unidad naval 8901, reducida por el envío de doce hombres a reforzar Georgia del Sur, recibió instrucciones del gobernador sir Rex Hunt, quien había avisado a Londres de la presencia en el mar de una fuerza invasora, de proteger el aeródromo y el puerto. Al desembarcar una

avanzada de ciento cincuenta comandos argentinos, se produjo un enfrentamiento y dos de ellos perecieron en un combate alrededor de la Casa de Gobierno. Pero para sir Rex Hunt estaba claro que la resistencia era inútil, de manera que dos horas más tarde ordenó la rendición. Poco después, la vanguardia compuesta por doce mil efectivos argentinos empezó a desembarcar, mientras la fuerza aérea de este país asumía el control del aeródromo.

En Londres, la noticia abrió paso de inmediato a una crisis política mayúscula. El 2 de abril fue viernes; no obstante, el Parlamento, que nunca se reúne los fines de semana, convocó una sesión de urgencia para el día siguiente. En la sede del Parlamento, en Westminster, se llegó a un consenso acerca de que si el gobierno no demostraba disposición y capacidad para enfrentarse a los argentinos tendría que renunciar. Afortunadamente para la señora Thatcher (una mujer con voluntad de hierro cuyo poder de decisión todavía no se había puesto a prueba), ya se habían tomado medidas, y el lunes anterior, 29 de marzo, alertada por el enorme volumen de tráfico radial generado por los preparativos de los argentinos, había ordenado a un submarino zarpar rumbo al Atlántico sur. Como se demostraría después, más importante aún para toda la historia de las Malvinas fue que el miércoles por la noche Thatcher ordenó reunir una fuerza especial militar y naval, y enviarla de inmediato al Atlántico sur. Su deseo de recuperar las islas Malvinas nunca estuvo en duda, pero el impulso decisivo lo recibió cuando a su despacho en la Cámara de los Comunes, donde se encontraba reunida con sus ministros, llegó el primer lord del mar, el almirante sir Henry Leach, quien le dio su opinión profesional de que Gran Bretaña disponía de suficientes fuerzas para lanzar una operación y que la armada podía zarpar ese mismo fin de semana; además, le dio garantías de victoria. De regreso a su despacho, Leach dio la señal: «La fuerza especial debe prepararse y partir».

Los primeros elementos partieron el lunes 5 de abril, mientras su complemento militar se agrupaba rápidamente en Gran Bretaña para seguirle. Tres submarinos, dos alimentados con energía nuclear y uno con diesel, conformaron la vanguardia, seguida en las próximas semanas por dos portaaviones con veinte aviones Harrier y veintitrés helicópteros;

veintitrés destructores y fragatas; dos buques anfibios; seis barcazas de desembarco; setenta y cinco barcos de transporte, que iban desde grandes buques de pasajeros hasta pesqueros de arrastre; y veintiún buques cisterna. La mayoría de los barcos de transporte y buques cisterna fueron «sacados del comercio», es decir, del servicio mercante, alquilados o requisados.

Finalmente, embarcarían todos los miembros de tres brigadas comando (los comandos 40, 42 y 45 de la marina británica, el comando 29 del regimiento británico de artillería, y el comando 59 del escuadrón británico de ingenieros) a los que se sumarían el 2.º y 3.er batallones del regimiento de paracaidistas; dos dotaciones de vehículos ligeros blindados de los cuerpos Blue y Royal; trece dotaciones de la defensa aérea; el regimiento comando de logística, y el escuadrón de helicópteros de la brigada. También hubo un numeroso suplemento de fuerzas especiales, incluidas tres secciones de la Escuadra Especial de Botes [SBS, según las siglas inglesas] y dos escuadrones del Servicio Aéreo Especial [SAS, según las siglas inglesas]. Más tarde le seguirían la 5.ª brigada de infantería (2.º de la guardia escocesa, 1.º de la guardia galesa y, 1.º y 7.º de fusileros gurkas) con algo de artillería y helicópteros. La RAF desplegó elementos de diecisiete escuadrones, cazas, bombarderos, helicópteros, aviones de reconocimiento y aviones cisterna para reabastecimiento en vuelo.

El reabastecimiento en el aire y el mar fue un requisito esencial, en tanto la fuerza especial debía realizar sus operaciones sin una base terrestre, ya que la más cercana se encontraba en la isla Ascensión, en medio del Atlántico. El reabastecimiento en el aire era menos importante, pues los largos vuelos sobre el océano no podían ser numerosos hasta que no se recuperara el aeródromo de Puerto Stanley. No obstante, durante todo el trayecto fue preciso operar de barco a barco para transferir todo el combustible y otros suministros a los buques de guerra.

La agrupación de la fuerza especial fue una carrera contra reloj no solo por la necesidad de dar a los argentinos lo antes posible una respuesta armada, sino también por la época del año; el inicio del invierno en el Atlántico sur a finales de junio provocaría condiciones de tiempo subárticas que impondrían el retiro de la región. Todo debía hacerse con la mayor celeridad, desde el mantenimiento del astillero hasta el suministro de ropa

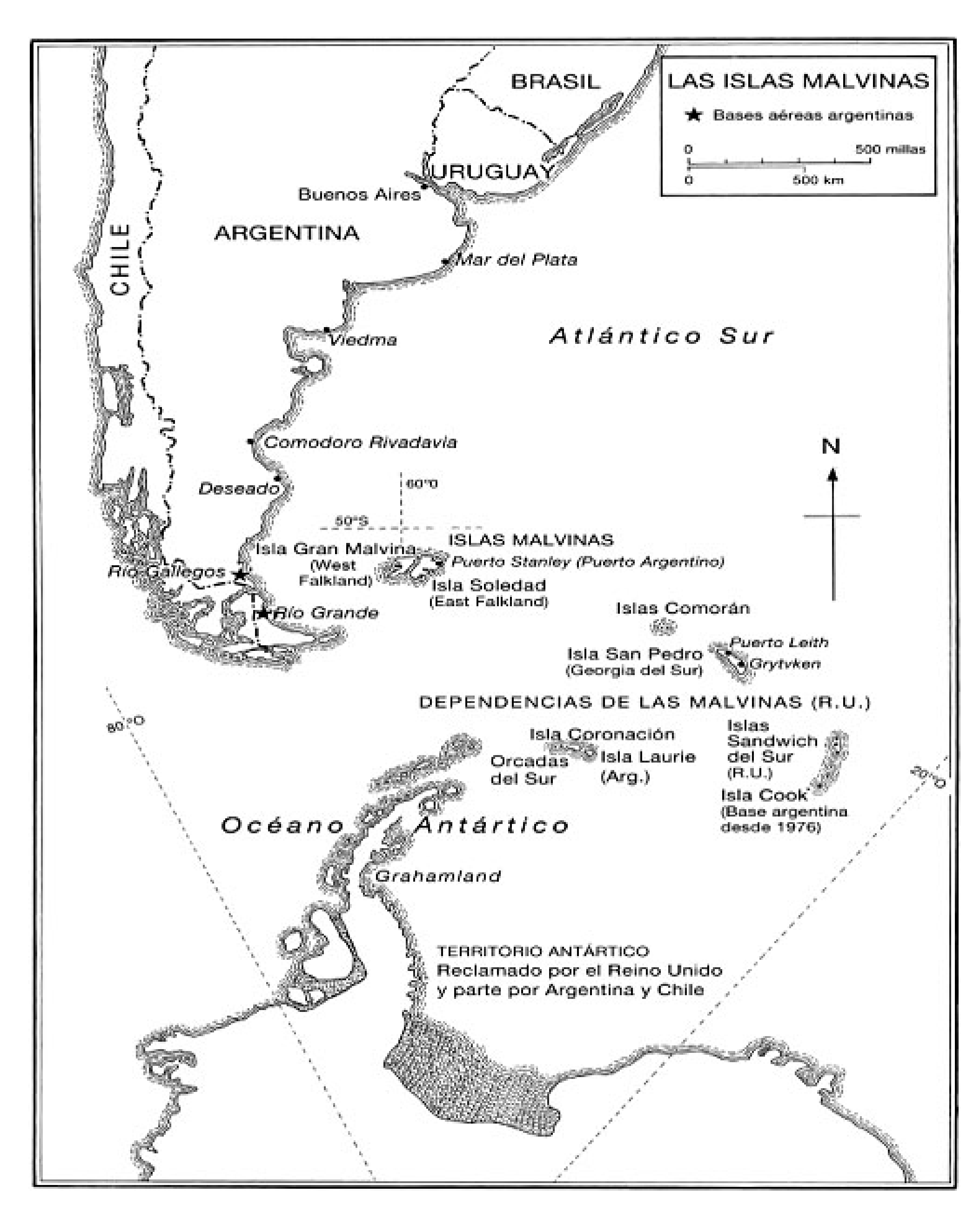
de invierno a las tropas, y al principio parecía imposible cumplir con tantos requerimientos.

Pero no bastaba con acelerar el ritmo de los preparativos materiales, también era preciso trabajar con rapidez en la formulación de los planes y la obtención de información, dos vertientes íntimamente relacionadas e interdependientes. Gran Bretaña carecía de bases y aliados en la región. Chile, país cuyas relaciones con sus vecinos argentinos no habían sido buenas por algún tiempo, estuvo dispuesto a ayudar, pero no podía arriesgarse a tomar partido abiertamente con Gran Bretaña. La mayor parte de los demás países sudamericanos apoyaban la reclamación de Argentina sobre las islas Malvinas, aunque solo fuera por solidaridad regional. Entonces, ¿cómo podría llevarse adelante una campaña bélica? Evidentemente, era necesario un desembarco anfibio, pero tendría que ser lanzado desde los barcos de la fuerza especial, no desde tierra, y ello requería que la armada se acercara a las islas, al menos mientras las tropas se aproximaban a la costa; pero también que permanecieran en las proximidades durante el día para que los portaaviones pudieran darle apoyo. Una fuente de preocupación importante era que, aunque las islas se encontraban a seiscientos cuarenta kilómetros de la costa argentina más cercana, esta distancia no las colocaba fuera del alcance de su aviación con base en tierra, por lo que después del desembarco las tropas británicas quedarían a merced de sus ataques. Más preocupante aún era que los acorazados y barcos de transportes también estarían en peligro, excepto por la noche, en que podrían trasladarse al este adentrándose más en la profundidad del océano.

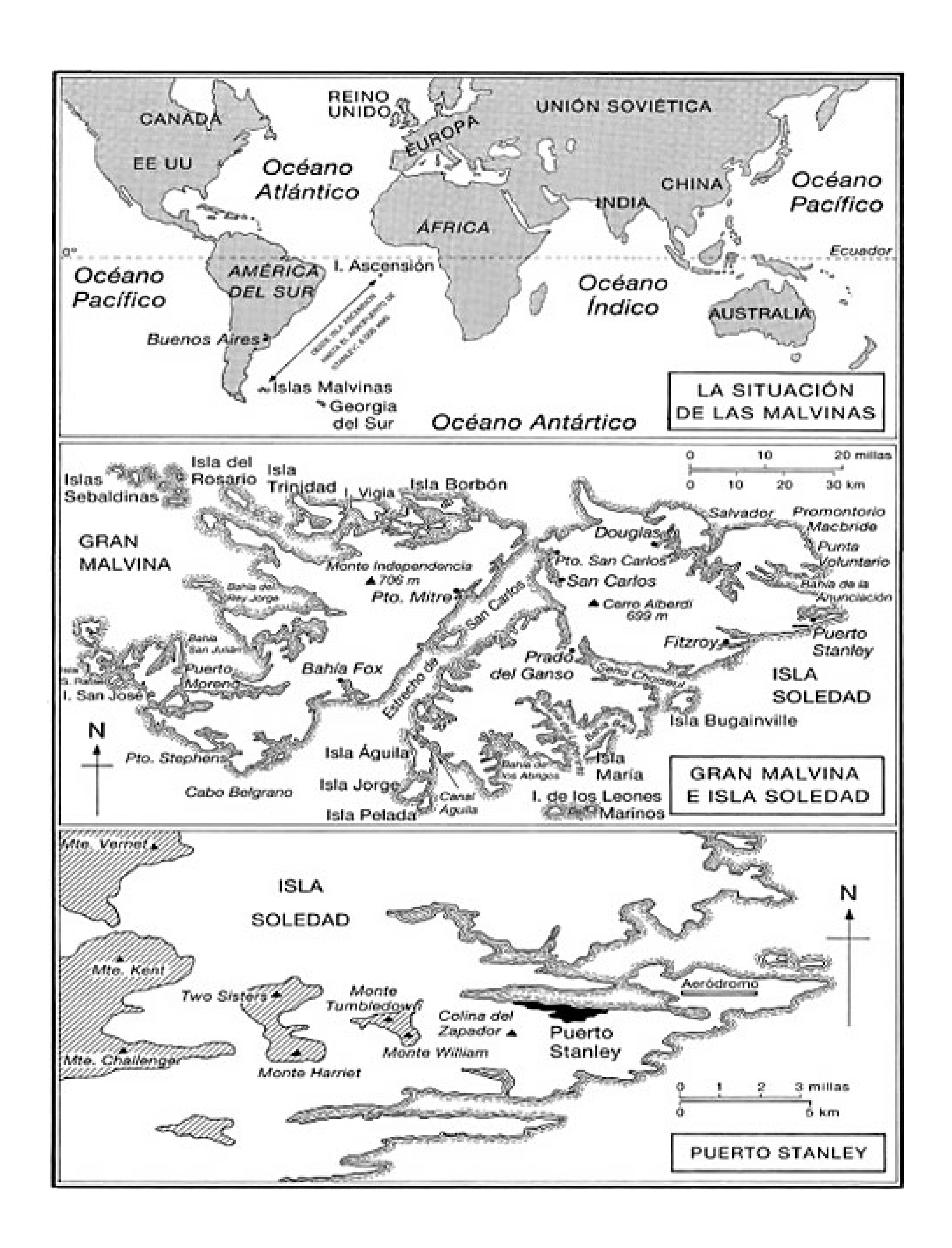
¿Cuál era la gravedad del peligro? Esta interrogante fue sumamente difícil de responder, tanto al inicio de la campaña como durante su desarrollo. Nadie en Gran Bretaña conocía la respuesta. En realidad, nadie sabía nada útil acerca de las fuerzas armadas argentinas. Por razones económicas, el MI6 había cerrado todas menos una de sus estaciones en Sudamérica. Dicha estación estaba en Buenos Aires, pero su jefe tenía demasiado trabajo para obtener algo más que información política. Se esperaba que los agregados naval, militar y del aire informaran sobre sus homólogos argentinos; pero en los últimos años se les había venido

pidiendo, cada vez con mayor frecuencia, que actuaran como vendedores de las industrias británicas de defensa, o al menos esa fue la excusa ofrecida después; en la práctica, las designaciones de agregados se producían al final de una aceptable carrera militar como un regalo de despedida por una vida nada excepcional. Y esto no era algo que ocurriera solo con Argentina, sino que era la regla general; únicamente los oficiales asignados a la Unión Soviética tenían el deber de obtener información y disponían del entrenamiento y la capacidad para acometer la tarea.

De cualquier manera, en una sociedad razonablemente abierta como la Argentina, la búsqueda de la información necesaria no resulta difícil ni tiene por qué entrar en conflicto con el debido comportamiento de un diplomático. Las publicaciones de fácil adquisición generadas por los servicios contienen valiosos fragmentos de información que, al ser cotejados, arrojan un orden de batalla; y otro tanto sucede con los periódicos locales, atendiendo a los artículos sobre militares de la localidad y a los asuntos sociales relativos a unidades estacionadas en la zona. Las historias sobre los servicios también pueden resultar jugosas fuentes de información, pues las unidades tienden a ocupar los mismos cuarteles durante decenios. Los ejércitos y las armadas son organizaciones bastante estables y quienquiera que se tome la molestia de hacer una descripción de su organización difícilmente tratará de ocultar secretos sobre su ubicación, fuerza o funciones cuyo escrutinio requiera el trabajo de un especialista en inteligencia.



Las islas Malvinas, 1982.



REINO UNIDO
UNIÓN SOVIÉTICA
CANADÁ
EUROPA
EE UU
Océano Atlántico
CHINA
Océano Pacífico
INDIA
ÁFRICA
Ecuador
0°
Océano Pacífico
AMÉRICA DEL SUR
I. Ascensión
Océano Índico
AUSTRALIA
Buenos Aires
Islas Malvinas
Georgia del Sur
Océano Antártico
LA SITUACIÓN DE LAS MALVINAS
Islas Sebaldinas
Isla del Rosario
Isla Trinidad
I. Vigía
Isla Borbón
0
10
20 millas
0
10
20
30 km
GRAN MALVINA
Salvador
Promontorio Macbride
Douglas
Punta Voluntario
Monte Independencia
▲706 m
Pto. San Carlos
San Carlos
Pto. Mitre
Bahía de la Anunciación
▲ Cerro Alberdi 699 m
Puerto Stanley
San Carlos
Fitzroy
Prado del Ganso
Bahía Fox
Puerto Moreno
I. San José
Seno Choiseul
ISLA SOLEDAD
Estrecho de
Isla Bugainville
N
Pto. Stephens
Isla Águila
Isla María
GRAN MALVINA E ISLA SOLEDAD
Cabo Belgrano
Isla Jorge
Canal Águila
I. de los Leones Marinos
Isla Pelada
Mte. Vernet
ISLA SOLEDAD
N
Mte. Kent
Aeródromo
Two Sisters
Monte Tumbledown
Colina del Zapador
Puerto Stanley
Monte William
Mte. Challenger
Monte Harriet
0
1
2
3 millas
0
5 km
PUERTO STANLEY

En resumen, en 1982 los archivos de los Servicios de Inteligencia Militares de Londres debían haber contado con una buena cantidad de informes detallados sobre la armada, el ejército y la fuerza aérea argentina; pero no fue así. El almacén estaba casi vacío. Por lo tanto, los oficiales de la fuerza especial dejaron constancia de una vergonzosa y precipitada búsqueda en bibliotecas públicas de obras tan comunes como *Jane's Fighting Ships* [Los buques de guerra del mundo] y *Military Balance* [El equilibrio militar] del Instituto de Estudios Estratégicos. Fue poco lo que se encontró. *El equilibrio militar* dedica apenas dos o tres páginas a un país del tamaño de Argentina, en tanto que *Los buques de guerra del mundo* es fundamentalmente un álbum de fotos. Además, como el más importante de los buques de guerra argentinos, el portaaviones *Veinticinco de mayo*, había sido antes británico con nombre *Venerable* (ciertamente venerable por haber sido botado en 1943), y tres de sus mayores destructores habían sido diseñados o construidos por los británicos, era poco lo que *Los buques de guerra del mundo* podía decir que los británicos no supieran ya. Más desalentados aún debieron de haberse sentido los marines y soldados que escanearon *El equilibrio militar*, que ofrece la más escueta información del número de unidades y cantidades de equipos, e incluso en secciones diferentes, por lo que resulta imposible discernir la capacidad de las unidades, cuyos nombres no aparecen ni tampoco su ubicación en tiempos de paz. Es probable que en los frenéticos días de comienzos de abril de 1982 esta omisión resultara peligrosamente engañosa. Las tres mejores formaciones del ejército argentino eran la 6.ª, 8.ª y 11.ª brigadas de montaña (casualmente Perón fue oficial de la infantería de montaña), que por su entrenamiento y familiaridad con el clima frío parecían las más indicadas para la misión de las Malvinas. Sin embargo, el temor de la Junta Militar a que Chile se beneficiara de su compromiso en las Malvinas para fortalecer su posición con respecto a las discrepancias que mantenían por la región del Cabo de Hornos hizo que dejara las brigadas de montaña en sus bases y empleara formaciones de menor nivel provenientes de la cálida frontera con Uruguay. Se conoce que el GCHQ interceptó las comunicaciones de radio de las brigadas de montaña y confirmó que estas se mantenían en el lejano sur aun cuando la flota expedicionaria ya navegaba hacia su

objetivo. Evidentemente, los oficiales de la fuerza especial, totalmente dependientes de la escasa información publicada sobre la localización y capacidad de sus posibles oponentes, no sabían siquiera eso.

La marina también carecía de información. El almirante Sandy Woodward, quien comandaba los acorazados y transportes desde el viejo portaaviones *Hermes*, tenía una idea general del peligro al que se enfrentaba, y que consistía en tres elementos: el ataque de aviones argentinos con base en tierra, algunos de ellos preparados para lanzar Exocet, misil suministrado por los franceses capaz de moverse sobre la superficie del mar (también lo tenían a bordo los barcos de Woodward), difícil de desviar mediante contramedidas electrónicas y mortífero al impactar en el blanco; la flota argentina de superficie, que según las transmisiones de radio interceptadas navegaba organizada en dos grupos formados alrededor del *Veinticinco de mayo* y del crucero pesado *General Belgrano* (que había pertenecido a Estados Unidos), evidentemente desplegada para realizar un movimiento en pinzas, y los submarinos argentinos. Se conocía que los submarinos argentinos propulsados por diesel eran difíciles de detectar, pero se consideraba que los submarinos nucleares británicos desplegados en la zona podrían mantenerlos a raya. A la flota de superficie se le había advertido que no penetrara en la «zona de exclusión» alrededor de las islas decretada por Gran Bretaña so pena de ser atacada (no lo hizo, pero de todas formas fue atacada por el submarino británico *Conqueror* y el *General Belgrano* resultó hundido). Asimismo, se esperaba vencer la amenaza de los Exocet con el despliegue de destructores y fragatas formando una valla de radares entre las islas y Argentina para emitir señales de aviso tempranas y para desviar los misiles que lograran pasar mediante lanzamiento de señuelos (tiras de metal o rollos de cable fino) capaz de simular un blanco mayor que el barco amenazado.

En la práctica, los dos submarinos argentinos movidos por diesel no lograron atacar a la fuerza especial; la flota de superficie, parcialmente incapacitada por el fallo de los equipos de a bordo del *Veinticinco de mayo*, retornó procedente de la zona de exclusión y regresó a puerto después del hundimiento del *General Belgrano*. Por el contrario, los Exocet causaron graves daños a la fuerza especial, y en combinación con la artillería más

convencional estuvieron a punto de lograr una victoria naval que habría significado la conquista de las islas Malvinas y una perdurable humillación para Gran Bretaña.

Los misiles Exocet lanzados por los argentinos desde el aire, en realidad una versión modificada del modelo marítimo conocido como AM-39, eran transportados por una aeronave Super Étendard suministrada por Francia, al igual que el misil. Los británicos tenían razón en cuanto a que Argentina solo tenía cinco AM-39, pero se equivocaban al pensar que disponía de un solo Super Étendard, porque tenía cinco. Tan importante como la combinación de aeronave-misil fue la aviación de reconocimiento marítimo que alertó a los Super Étendard estacionados en Río Grande sobre la presencia de la fuerza especial dentro de su radio de acción. Un anticuado aeroplano estadounidense, el SP-2H Neptune, tenía capacidad para mantenerse más allá del horizonte formado por la curvatura de la Tierra, mientras con solo asomarse a intervalos regulares podía mantener a los británicos bajo la vigilancia de su radar. Cuando se les dirigía hacia su blanco, los Super Étendard volaban al nivel del mar, por debajo de los radares británicos, hasta acercarse suficientemente para que los Exocet hicieran impacto. Los pilotos necesitaban cobrar altura solo una o dos veces, y esto por breve tiempo, ya que sus propios radares buscaban el blanco y programaban automáticamente los misiles para tomar la dirección indicada. Una vez lanzado, el propio altímetro del Exocet le mantenía justo sobre el nivel del mar hasta alcanzar al barco que constituía su objetivo por debajo de la línea de su propio radar.

El almirante Woodward y sus asistentes habían recibido la información errónea de que el alcance de los Super Étendard era de solo setecientos sesenta y cinco kilómetros, es decir, insuficiente para llegar hasta la fuerza especial situada al este de las islas. En realidad, bastaba con reabastecerlos desde uno de los dos aviones cisterna KC-130 argentino para que alcanzaran la posición de lanzamiento. El 4 de mayo, dos días después del hundimiento del *General Belgrano*, dos Super Étendard procedentes de Río Grande se acercaron a la fuerza especial; el *Neptune* que les dirigía fue detectado por el radar británico, pero se consideró que andaba en busca de sobrevivientes del *General Belgrano*. El *Glasgow* y el *Coventry*, desplegados como barrera

de radares al oeste de la fuerza especial, captaron el eco de la fuerza aérea atacante al elevarse por encima de la línea del horizonte para corregir su ruta definitiva de acercamiento. Los buques británicos lanzaron el señuelo y los dos Exocet, que avanzaban a una altura de apenas dos metros sobre el nivel de las aguas, se desviaron de su curso predeterminado. En esos momentos el *Sheffield*, distante unos treinta y seis kilómetros, se comunicaba con el satélite por su propia conexión de radio lo que le impidió escuchar los avisos transmitidos por otros barcos similares o por su propio radar; así su tripulación, ajena al peligro inminente, no lanzó el señuelo ni ejecutó maniobra alguna. El Exocet impactó en la parte anterior de la sala de máquinas, y aunque su ojiva no explotó, el fuego obligó a su abandono después de la pérdida de numerosas vidas.

La prueba de la amenaza del Exocet tuvo un efecto decisivo tanto en el manejo de la campaña como en las tareas de inteligencia asociadas a ella. De un golpe, el almirante Woodward trasladó la fuerza especial lejos de allí, al este de las islas, donde permanecería hasta el inicio de los desembarcos el 21 de mayo. Al propio tiempo, el Estado Mayor Conjunto, ubicado en Northwood, desde donde se dirigía la campaña, cuyo nombre en código era operación Corporativa, emprendió una investigación febril de los medios necesarios para mejorar la obtención de información y poder atacar directamente la amenaza aérea argentina. La inteligencia de señales no faltaba; el ejército, la armada y la fuerza aérea argentinas generaban un considerable tráfico de señales que se encargaban de interpretar no solo el GCHQ, (mediante su estación Two Boats situada en la isla Ascensión, aparentemente una sucursal de la Compañía de Servicios Inalámbricos y por Cable); sino también la NSA, puesto que en estos momentos de necesidad, Estados Unidos decidió ofrecer todo su apoyo a sus socios británicos; y también la estación de escucha de Nueva Zelanda, situada en Wairouru[256]. Puede afirmarse que Estados Unidos también se mostró generoso con la información recogida por satélites. La Oficina Nacional de Reconocimiento (ONR) operaba con tres sistemas, que en combinación proporcionaban datos electrónicos e imágenes: White Cloud, KH-8 y KH-11; además podía ofrecer datos de sobrevuelos ocasionales del avión de reconocimiento a gran altura conocido como SR-71.

Las limitaciones en cuanto a la utilidad de la vigilancia aérea estaban determinadas, en primer lugar, por su intermitencia (White Cloud solo hacia dos pases al día), y en segundo, porque cuando la información llegaba el daño ya estaba hecho. La vigilancia aérea pudo haber advertido a tiempo sobre el momento en que zarpó la flota invasora argentina para que el gobierno británico emitiera un ultimátum, pero una vez que la flota llegó al objetivo la poca información adicional que podía suministrar era de escasa utilidad.

Fue por esta y otras razones por las que, después de la conmoción causada por el primer ataque con misiles Exocet, el Estado Mayor Conjunto ubicado en Northwood decidió pasar de la contrainteligencia pasiva a la activa. En vista de que los medios tradicionales de aviso (incluidos los satélites) no habían logrado conjurar la amenaza, se le ordenaría al Ministerio de Defensa emprender operaciones para eliminar de raíz el riesgo; las fuerzas especiales deberían encontrar y destruir a las unidades de Exocet en sus propias bases.

Las fuerzas especiales constituyen un aporte específicamente británico al arte militar contemporáneo. Realmente, su origen se remonta a la directriz emitida por Winston Churchill en julio de 1940 de «incendiar Europa», cuya consecuencia inmediata fue la creación de la Dirección de Operaciones Especiales [SOE, según las siglas inglesas]. La idea de Churchill, aunque mal concebida según se demostró más tarde, era que los ataques encubiertos de fuerzas irregulares dentro del territorio europeo ocupado por Alemania lograrían socavar desde dentro al enemigo de Gran Bretaña. Él consideraba que este trabajo podían realizarlo patriotas locales armados y asesorados por agentes británicos. En la práctica, el plan de Churchill, aunque contribuyó notablemente a devolver el orgullo nacional a los pueblos europeos derrotados, aportó muy poco al debilitamiento del poderío nazi. Sin embargo, su concepto sobre la creación de unidades de lucha irregular tuvo un resultado indirecto que modificó permanentemente la manera en que los estados emplean la fuerza militar. Entusiasmado con la idea de la SOE, la doctrina del ejército británico en medio de la Segunda Guerra Mundial pasó a ser la creación de sus propias fuerzas irregulares entrenadas y equipadas para operar en territorio enemigo. Las primeras

unidades de este tipo organizadas por órdenes directas de Churchill fueron los comandos, a saber, fuerzas de ataque para ser transportadas por mar, cuyo equivalente aerotransportado fue el regimiento de paracaidistas, entrenado y equipado para lanzarse al otro lado de las líneas enemigas.

Las ideas sobre la SOE, los comandos y el regimiento de paracaidistas convergieron e inspiraron a oficiales librepensadores de las fuerzas británicas en Oriente Próximo durante 1940-1942 a desarrollar su propia concepción; en esencia, que en lugar de reclutar civiles para combatir como tropas irregulares, se debía convertir a soldados profesionales en combatientes de la lucha irregular. El resultado fue una amalgama de unidades no convencionales: el Grupo de Largo Alcance del Desierto, el Ejército Privado de Popski, la Escuadra de Goletas del Levante, y el Servicio Aéreo Especial (SAS). La mayor parte de estos grupos se desmantelaron al concluir la guerra, quedando únicamente como un recuerdo romántico; pero el destino del SAS fue diferente. Este había hecho una campaña muy exitosa con ataques a los campos de aviación en sectores aparentemente tranquilos del desierto y la identificación de blancos en el continente europeo. Aunque decayó en 1946, revivió nuevamente con el apelativo de «exploradores malayos» en operaciones encubiertas contra terroristas comunistas en la selva de Malasia en 1948, y posteriormente en muchas otras ocasiones. En la década de 1980, esta agrupación se había convertido en un instrumento del ejército que a menudo actuaba como agente del gobierno en operaciones encubiertas contra terroristas y criminales organizados dentro y fuera del Reino Unido; además, prestó servicios como ejército irregular subordinado a las fuerzas regulares en operaciones convencionales. Aunque poco numeroso (el proceso de reclutamiento altamente selectivo lo limitó a unos cuatrocientos efectivos), su eficacia iba mucho más lejos que su composición numérica.

Una de las actividades en las que se destacó este grupo fue en la observación encubierta. Los efectivos del SAS aprendieron a penetrar en un territorio y desaparecer en él, permaneciendo «ocultos» por varios días y sobreviviendo con grandes dificultades, pero logrando informes de testigos oculares sobre la ubicación y acciones del enemigo. Al comienzo de la operación Corporativa, el Estado Mayor de Northwood determinó que, dada

la escasez de inteligencia obtenida mediante la interceptación de señales y la vigilancia aérea, era esencial incorporar partidas del SAS a labores de observación e información, misiones que pronto se ampliaron para incluir ataques directos contra posiciones enemigas vulnerables catalogadas como amenazas cruciales para el éxito de la expedición.

Una de ellas se decidió al comienzo mismo de la campaña. La presencia argentina en Georgia del Sur era considerada una afrenta, a pesar de su ubicación a mil cuatrocientos cuarenta kilómetros del grupo de las Malvinas; pero también una oportunidad. Durante el prolongado periodo de preparación, mientras la fuerza especial se iba trasladando hacia el sur escalonadamente durante los meses de marzo y abril, el gobierno se sintió cada vez más presionado a calmar la ansiedad de la opinión pública con noticias alentadoras, y la recuperación de Georgia del Sur podía satisfacer ese propósito. Por consiguiente, una partida mixta compuesta por marines británicos y fuerzas del SAS fue enviada hacia el objetivo a bordo del *Antrim*; en medio de condiciones ambientales extremas y con equipamiento inadecuado, estas fuerzas llegaron a la costa, y completaron su misión entre el 21 y 24 de abril. Las tropas argentinas que habían reemplazado a los chatarreros se rindieron fácilmente. Los marines y el SAS no sufrieron bajas, pese a que en más de una ocasión muchos estuvieron a punto de perder la vida en accidentes.

Tras la expedición a Georgia del Sur, el SAS actuó directamente en las operaciones preliminares en las Malvinas junto a la SBS, su equivalente en la marina británica; y en una etapa posterior también tomó parte activa en el combate, mientras intentaba una serie de incursiones (que aún permanecen en el misterio) en tierra firme argentina con el propósito de dar aviso temprano sobre ataques aéreos argentinos, pero también de interceptarlos con ataques por sorpresa.

La primera misión importante de las fuerzas especiales contra el grupo de las islas Malvinas fue lanzada a principios de mayo. Seis equipos de la SBS y siete patrullas del SAS de cuatro hombres cada una fueron transportados en helicóptero desde la flota; la SBS con la misión específica de seleccionar playas para desembarcos, y el SAS para obtener información

sobre la ubicación de las tropas argentinas. Una de las patrullas del SAS se ocultó en Bluff Cove, más tarde uno de los lugares secundarios de desembarco en la costa oeste de la isla Soledad (o East Falkland), la isla principal; otra en Puerto Darwin, cerca de San Carlos, punto inicial y principal de desembarco; tres, frente a Puerto Stanley, en la capital situada en la isla Soledad; y tres, en la casi deshabitada isla Gran Malvina. Fue allí donde las fuerzas del SAS causaron el primer derramamiento de sangre. El 14 de mayo, cuarenta y cinco hombres del escuadrón D, guiados hasta su destino por una patrulla insertada tres días antes, aterrizaron en helicóptero con el fin de atacar la pista aérea de la isla Pebble, donde la fuerza aérea argentina había estacionado once aeronaves del tipo Pucara destinadas a ataques terrestres y protegidas por cien efectivos. Los combatientes del SAS estaban acompañados por observadores de avanzada del comando 29 del regimiento británico de artillería para orientar el fuego de las fragatas cercanas a la costa. En medio del bombardeo, las tropas del SAS colocaron cargas de demolición que destruyeron todas las aeronaves enemigas, y lograron retirarse ilesos dejando tras de sí a un oficial argentino muerto y dos soldados heridos.

A esta acción siguieron otras dos, ejecutadas de manera independiente por las fuerzas especiales, una el 21 de mayo, día del desembarco principal en San Carlos Water, con el fin de ocupar Fanning Head, asentada sobre el acceso al objetivo, y otra entre el 25 y el 27 de mayo para tomar posiciones de observación en las alturas del monte Kent, desde donde era posible visualizar Puerto Stanley. Ambas acciones fueron coronadas por el éxito. Los argentinos que defendían Fanning Head fueron desplazados por la SBS, que antes del desembarco principal también envió patrullas a Campa Menta Bay, Eagle Hill, Johnson's Harbour, San Carlos y Puerto San Carlos[257]. Ya el 20 de mayo, una patrulla del SAS había asestado un fuerte golpe a la capacidad argentina para desplegar sus tropas contra la cabeza de puente, cuando una vez tomada la posición encontró una zona de estacionamiento de helicópteros enemigos y destruyó las cuatro aeronaves tipo Chinook y Puma que aguardaban allí. Las dos unidades (22 SAS y SBS) continuaron

participando en operaciones realizadas en las islas después de los desembarcos y hasta la rendición de los argentinos el 14 de junio.

No obstante, tras el hundimiento el 4 de mayo del buque *Sheffield* por un misil Exocet, el único pensamiento de los controladores de las fuerzas especiales era emplearlas para que pudieran avisar sobre los ataques con Exocet o eliminar sus portadores, los Super Étendard. En cualquier caso, era imprescindible desembarcar en tierra firme argentina. En la noche del 17 al 18 de mayo, se intentó la penetración con un equipo SAS de reconocimiento lanzado desde un helicóptero contra la base de Río Grande, con la misión de evaluar el estado de sus defensas y retirarse sin ser detectado a territorio chileno, donde se habían dispuesto las condiciones necesarias. Pero cuando estaba a punto de aterrizar su helicóptero, el piloto estimó que la aeronave había sido detectada y que debía tratar de escapar hacia Chile, así que tras una estampida rumbo oeste lanzó a sus pasajeros del SAS para que cruzaran la frontera a pie, aterrizó dentro del territorio chileno e incendió la nave. Posteriormente, el piloto y su tripulación fueron repatriados, no sin antes ofrecer explicaciones poco convincentes de que su presencia en el espacio aéreo de ese país obedecía a que habían perdido el rumbo. Los invasores del SAS fueron encontrados por un agente de enlace encubierto, trasladados a Santiago y escondidos allí hasta el final de la guerra[258].

El segundo elemento del plan para eliminar a los Super Étendard de Río Grande fracasó porque los efectivos designados para el cumplimiento de la misión estaban convencidos de que no tenía futuro. El plan requería lanzar desde un avión Hércules C-130, sobre la pista, a tres grupos de efectivos (un total de cuarenta y cinco hombres), que debían someter a los defensores de la base, destruir los Super Étendard, matar a los pilotos (que deberían atrapar en sus dormitorios) y después marcharse a toda velocidad, atravesando el campo hasta Chile, país neutral. Tanto la parte diplomática como la práctica de la operación eran discutibles, y la confianza de los soldados no aumentó al percatarse de que los únicos mapas de la región databan de 1939 o habían sido copiados del *Times Atlas*. Así las cosas, en la última reunión informativa antes de su partida de Inglaterra, dos experimentados sargentos afirmaron que no deseaban participar,

evidentemente un acontecimiento inédito en la historia del SAS. En vista de sus dudas, el oficial a cargo se vio obligado a cancelar la operación y mantener a los restantes soldados en tierra. Algunos pensaron que a los que disidentes se les debía dar de baja del servicio, mientras que otros consideraron que la razón estaba de su parte[259].

Las razones de los estrategas para preparar una operación tan arriesgada quedó demostrada el 15 de mayo, cuando dos Super Étendard, reabastecidos al norte de las islas, se acercaron a la flota desde una dirección inesperada y lanzaron sus Exocet, uno de los cuales fue desviado por el lanzamiento del señuelo y cayó al mar, mientras que el otro, atraído por el enorme volumen del barco contenedor *Atlantic Conveyor*, impactó en el blanco. El *Conveyor* se incendió y se hundió, llevándose consigo gran cantidad de equipamiento de vital importancia, incluidos tres grandes helicópteros tipo Chinook de transporte de tropas y diez Wessex destinados a trasladar la infantería hasta Puerto Stanley. La pérdida de estos equipos condenó a la infantería a caminar, lo que dilató peligrosamente la etapa final de la campaña terrestre.

Sin embargo, después del ataque contra el *Conveyor*, a los argentinos les quedaba solamente un Exocet. Además, en los fieros combates sostenidos del 21 al 23 de mayo entre la fuerza especial británica y unidades aéreas enemigas con equipamiento convencional, se logró destruir veintitrés de sus aeronaves, con lo que las bajas argentinas ascendieron a un tercio de sus fuerzas. Los pilotos argentinos combatieron durante la campaña con gran coraje e inusitada habilidad, pero las batallas aéreas sobre San Carlos Water sellaron su derrota. No obstante, todavía el 8 de junio lograron otro triunfo espectacular en Bluff Cove; pero ya en ese momento las fuerzas terrestres británicas habían ocupado las alturas que rodeaban Puerto Stanley, donde las tropas del país austral acantonadas empezaban a mostrar su disposición a rendirse.

Se ha sugerido, aunque no se ha confirmado, que la capacidad de la fuerza especial para defenderse de los ataques aéreos fue reforzada en el mes de mayo con la inserción, no detectada, de otra misión de reconocimiento del SAS en territorio argentino, así como por el despliegue de submarinos nucleares cerca de la costa conformando una barrera[260]. De

hecho, no se han revelado todos los elementos del sistema de aviso británico durante las tres semanas (del 21 de mayo al 14 de junio) a las que se extendió la fase de intensos combates, y la suerte por sí sola no explica la victoria, ya que la cobertura aérea disponible era limitada, con solo treinta y seis aviones tipo Harrier antes de las pérdidas, y una insatisfactoria defensa antimisil de la flota. El elevado volumen total de pérdidas causadas a los argentinos, incluidos treinta y un Skyhawk y veintiséis Mirage, indica una obtención de avisos demasiado sistemática como para que se deba a la casualidad[261].

La fuerza especial sufrió dos graves derrotas en materia de inteligencia, ambas atribuibles al factor humano. En el transcurso de la campaña por la recuperación de Georgia del Sur, se hicieron varios intentos por rescatar a un grupo del SAS de una posición insostenible debido a la atroz temperatura antártica; intentos que tan solo fructificaron cuando, contra todo pronóstico, un tercer helicóptero logró extraer tanto al grupo en cuestión como a las tripulaciones de los otros dos perdidos en el intento. La única razón por la que se emprendió la misión fue porque un oficial del ejército, experimentado en la exploración de Georgia del Sur, le aseguró a los planificadores que la misión original era factible; pero el episodio fue una dolorosa advertencia de que la información de expertos es tan susceptible de error como cualquier otra forma de inteligencia. El segundo fracaso fue todavía más grave. Al comienzo de la campaña, el 4 de mayo, un avión Sea Harrier proveniente del portaaviones *Invincible* fue derribado durante un ataque contra la base de Pucara en la isla Gran Malvina, y en las ropas del piloto un oficial de la inteligencia argentina encontró sus notas que, al descifrarlas, revelaron la posición desde la cual operaba la flota al este de las islas Malvinas. Hasta ese momento, la flota había logrado ocultarse del enemigo en la inmensidad del océano, pero lo suficientemente cerca como para combatir en la que se esperaba fuera una batalla victoriosa por la supremacía aérea sobre las islas. Después del 4 de mayo, fecha en que también fue hundido el *Sheffield* por un misil Exocet, el almirante Woodward se vio obligado a retirar la flota más lejos del radio de acción de las aeronaves argentinas y acercarse a las islas solo cuando era absolutamente necesario.

Los británicos habían marchado a la guerra pensando que su alarde de fuerza lograría la retirada de los argentinos mediante una negociación diplomática, pero el hundimiento del *Sheffield* y la pérdida del primer Sea Harrier les obligaron a admitir que el conflicto iba en serio. Aunque con el desembarco de las tropas el 21 de mayo, al ver que los reclutas argentinos eran vencidos por la capacidad ofensiva superior del ejército regular británico, creció el optimismo de que la resistencia se derrumbaría. En las tres primeras semanas de la contienda se registró un equilibrio entre las partes; en ese momento, un golpe de éxito de la inteligencia argentina que les hubiera permitido lanzar un Exocet contra uno de los portaaviones británicos o uno de los grandes barcos que transportaba tropas, el *Canberra* o el *QE2*, habría inclinado la balanza a su favor. Pero tal como ocurrieron las cosas, sin acceso a la inteligencia de satélites o de señales de Estados Unidos que sí tuvieron los británicos, y con sus propios recursos de inteligencia inadecuados, los argentinos se vieron obligados a llevar a cabo sus operaciones en base a conjeturas y a la suerte; y no fue suficiente con ninguna de las dos.

La última de las grandes guerras del siglo XX, la del Golfo contra Irak, emprendida por la coalición dirigida por Estados Unidos, se libró en un contexto en que la inteligencia fue mucho más favorable a la fuerza interventora que en la guerra de las Malvinas nueve años antes. La coalición contó no solo con *sigint* (inteligencia de señales) abundante y continua, sino además con frecuentes sobrevuelos que le permitieron obtener fotografías de alta resolución y gran cantidad de datos electrónicos, así como vigilancia de satélites en todas sus variantes. Por otro lado, como los iraquíes habían desplegado sus fuerzas más lejos de sus propias fronteras, en territorio kuwaití, la coalición tuvo además acceso a una buena cantidad de datos cartográficos precisos sobre el teatro de operaciones. Los combatientes no se quejaron en absoluto de la cantidad o calidad de información estratégica disponible.

La adquisición de información táctica en tiempo real fue mucho menos satisfactoria. Como en una primera etapa la fuerza aérea iraquí se refugió en Irán, no había necesidad de avisar a tiempo de los ataques aéreos; en cambio se requería aviso sobre el lanzamiento de misiles iraquíes tipo Scud

contra las fuerzas de la coalición, sus bases en Arabia Saudita y el territorio de Israel, y, más importante aún, se necesitaba conocer la ubicación de las plataformas de lanzamiento del Scud. El sistema de aviso funcionó bien, por lo que en más de una ocasión se pudieron destruir misiles Scud en pleno vuelo; si bien fue imposible ubicar los lanzamisiles (una variante del Meillerwagen que en 1944-1945 dificultó sobremanera los ataques contra los v-2). Pese a la incursión de numerosos equipos de fuerzas especiales en territorio iraquí, no fue posible encontrar ni destruir ningún lanzamisiles Scud. La capacidad iraquí para ocultar y proteger sus armas más valiosas de la detección por medios de recolección de información internos y externos subyace en la crisis internacional iniciada en 2002, y aún persiste en el momento de escribirse este libro.

El desafío de Sadam Husein a la autoridad de las Naciones Unidas con su negativa a cooperar con los inspectores de armas de esta organización, según establecía la resolución 1441 del Consejo de Seguridad, ilustra las dificultades que presenta la obtención de información sobre sistemas de armamento moderno, incluso en condiciones de espionaje autorizado. Pese a la presencia en territorio iraquí de un gran número de inspectores, al menos un centenar, con aparente libertad ilimitada de movimiento y acceso, ya en marzo de 2003 su frustración se hizo evidente una y otra vez al no descubrir depósitos de materiales para la guerra química y biológica, como exigía la resolución de la ONU; aunque tenían buenas razones para creer que no habían sido destruidos, sino que permanecían ocultos en diversos lugares. Igualmente infructuosa resultó la búsqueda de componentes de ojivas nucleares, que también se suponía que trataba de construir Sadam. El Dr. Hans Blix, principal inspector de armamentos, se quejaba de que él y su equipo no lograban cumplir su cometido (informar de que Irak había cumplido de forma cabal con las disposiciones de la resolución 1441) porque las autoridades iraquíes les negaban su total cooperación, especialmente la libertad para interrogar en privado a científicos iraquíes cuya participación en el programa de armamentos era conocida. Ni el Dr. Blix ni los manifestantes occidentales opuestos a la guerra, que exigían más tiempo para que los inspectores continuaran su tarea, parecen haber contemplado la posibilidad de que lo que buscaban estuviera tan bien

escondido que a pesar de la aparente cooperación de los iraquíes, y de lo mucho que pudieran prolongarse las investigaciones, su misión estaba llamada a fracasar. Se trataba de una situación inédita. Un potencial infractor internacional de la ley había sido obligado a abrir sus fronteras a investigadores oficialmente encomendados para escudriñar en sus supuestas fechorías, pero no eran capaces de disipar las dudas respecto a sus intenciones y capacidad para realizarlas. En pocas palabras: en condiciones óptimas, la inteligencia había fallado.

Las operaciones de inteligencia también fallaron en la paralela «guerra contra el terrorismo», si bien por razones diferentes. El término «guerra» no era exacto, ya que los opositores del terrorismo se vieron privados de los medios de los que usualmente se vale una de las partes del conflicto para presionar a la otra. Aunque en idioma árabe, Al Qaeda, movimiento que asumió el control y la dirección de las difusas fuerzas del terrorismo fundamentalista islámico, significa «la base», en realidad carece de una base identificable, y después de la derrota de los talibanes en Afganistán, a comienzos de 2002, también carece de territorio. Se trata de una organización ilegalizada en muchos estados musulmanes, donde los gobiernos autocráticos temen la amenaza que representa para ellos, acusados de no adherirse fielmente a la concepción fundamentalista del Islam. Se desconoce el número y composición de sus miembros, su identidad y la de sus dirigentes (salvo por algunas misteriosas figuras autoproclamadas líderes), y tampoco se conoce su estructura de mando, si es que tiene alguna. Una de las fortalezas de Al Qaeda es que aparentemente no se trata de una entidad monilítica, sino de una coalición de grupos con similar ideología pero dispersos, y sus recursos financieros, aunque se sabe que son cuantiosos, constituyen un misterio, porque sus transacciones se realizan mediante acuerdos verbales firmes, instrumento tradicional en las sociedades musulmanas. No posee grandes arsenales de armas, que podrían despertar sospechas, sino que prefiere improvisar (como lo demuestra el secuestro de aviones comerciales el 11 de septiembre de 2001) o utilizar medios como los explosivos plásticos, fáciles de ocultar para la ejecución de acciones terroristas. Al igual que las demás organizaciones terroristas desde 1945, al parecer Al Qaeda ha aprendido

mucho de las operaciones de las fuerzas especiales de los países occidentales durante la Segunda Guerra Mundial, particularmente de la Dirección de Operaciones Especiales y la Oficina de Servicios Estratégicos, que desarrollaron y difundieron la mayor parte de las técnicas de la guerra secreta entre los grupos europeos que se enfrentaron a la ocupación alemana entre 1940 y 1944; abundan los libros de texto con extensa literatura sobre la guerra secreta contra los nazis. Entre las técnicas descritas está la resistencia a los interrogatorios de los agentes capturados, que a menudo falló contra la Gestapo por la disposición de esta entidad al empleo de la tortura, pero que en la actualidad tiene éxito frente a las organizaciones contraterroristas de Occidente, cuya cultura les hace reticentes a semejantes acciones, amén de las limitaciones impuestas por las legislaciones de cada país y el derecho internacional. Pese al arresto y detención de cientos de agentes de Al Qaeda, las informaciones indican que han logrado prevalecer por encima de los esfuerzos estadounidenses por quebrar su resistencia durante los interrogatorios.

Según parece, solo se ha encontrado un punto vulnerable para la penetración en el mundo peculiar de Al Qaeda: su necesidad de comunicarse. Como se indica en este libro, usualmente la intercomunicación ha sido el eslabón débil de los sistemas encubiertos, independientemente de los métodos utilizados para garantizar su seguridad. Es evidente que hasta el momento Al Qaeda ha confiado en las dificultades de las organizaciones occidentales para seguir su rastro en medio del enorme volumen de transmisiones a través de teléfonos móviles y satélites, con la esperanza de que sus mensajes de persona a persona se pierdan entre miles de millones de otros mensajes que circulan diariamente. Por fortuna, ha sido una vana esperanza, en tanto los métodos modernos de escaneo y selección de transmisiones permiten a las agencias occidentales correspondientes aislar y escuchar un número elevado y creciente de mensajes importantes, identificar sospechosos y localizar el lugar donde realizan sus operaciones.

En última instancia, los ataques contra Al Qaeda y otras redes fundamentalistas solo lograrán su objetivo recurriendo al más antiguo de todos los métodos de inteligencia: el contraespionaje directo y personal.

Será preciso que individuos valientes, con capacidad para desenvolverse con fluidez en idiomas difíciles y pasar por nativos en ambientes culturales ajenos al propio, establezcan vínculos amistosos y se ganen la confianza de los enemigos de sus propias sociedades. Esta técnica la han perfeccionado los israelíes, cuyos órganos de inteligencia tienen la ventaja de poder reclutar agentes entre miembros de antiguas comunidades judías refugiados en países árabes, personas capaces de hablar el lenguaje coloquial de los países de los cuales huyeron, pero absolutamente leales al estado donde encontraron un nuevo hogar. En cambio, a los países occidentales este tipo de reclutamiento no les resulta fácil. El Islam crea un poderoso lazo entre sus seguidores, por lo que incluso la segunda o tercera generación de inmigrantes musulmanes, leales a sus países occidentales de adopción en todos los aspectos, sienten una profunda aversión a denunciar a sus correligionarios a las autoridades por fanatismo religioso, considerándolo prácticamente una traición. Para Estados Unidos el reclutamiento es un problema tanto más complejo por cuanto carece de comunidades musulmanas numerosas o antiguas, así como de ciudadanos no musulmanes versados en los idiomas requeridos. Quizá resulte más fácil para antiguas metrópolis imperiales como Francia y Gran Bretaña, cuyas agencias de inteligencia, especialmente las británicas, datan del siglo XIX, en que tuvieron necesidad de controlar a sus disidentes en las colonias, y que conservan importantes vestigios del lenguaje así como de otras habilidades etnográficas.

En realidad, se enfrentan a una tarea poco común, que difiere bastante de la que en su momento desempeñaron Bletchley y el PO-20-G, que exigían la más elevada capacidad intelectual y una estricta consagración a las rutinas de monitorizar, interceptar y decodificar las comunicaciones de radio. Los expertos en la nueva contrainteligencia no se parecerán en nada a aquellos estudiosos con bastante de maestros de ajedrez de la épica de Enigma. Tampoco serán intelectuales ni prevalecerán sobre sus oponentes por la fuerza de la razón ni el don del análisis matemático. Por el contrario, necesitarán tener capacidad de empatía y simulación para identificar sus objetivos, penetrar en sus filas y granjearse su aceptación. Su trabajo se parecerá más al de los agentes de policía encubiertos que tratan de

convertirse en personas de confianza dentro de las pandillas de delincuentes, con todos los peligros y transgresiones morales que esa vida entraña. La labor encubierta dentro de los grupos terroristas de Irlanda del Norte, tanto republicanos como leales, han permitido a los cuerpos de seguridad y policía especializada de Gran Bretaña establecer la mejor manera de dirigir tales operaciones, aunque la práctica suele ser más compleja que la teoría, en particular cuando se trata de fanáticos religiosos. Incluso terroristas ideológicos como los ultranacionalistas de la tradición republicana irlandesa pueden a veces ceder a la tentación o la amenaza. De hecho, la utilización del chantaje y la extorsión como vía para recaudar fondos ha arrastrado al movimiento al delito y la corrupción, en tanto que su filosofía «militar» advierte en contra de los riesgos que puedan poner en peligro la vida de «voluntarios». Los musulmanes puritanos, en cambio, parecen resistir la tentación financiera, se muestran dispuestos al suicidio para respaldar sus objetivos violentos, están comprometidos con un código de silencio total cuando se les somete a interrogatorios y están unidos por lazos de hermandad fortalecidos por su religiosidad. Desde luego, ninguna organización es inmune a la penetración, ni indestructible; todas tienen sus puntos vulnerables y sus miembros débiles. Sin embargo, pueden pasar décadas hasta que las agencias de inteligencia occidentales aprendan a moverse entre las organizaciones extrañas y misteriosas, e incluso pasará más tiempo antes de que logren marginarlas y neutralizarlas.

Semejante desafío obligará a las agencias a retomar métodos que parecen anticuados y hasta primitivos en la era de la vigilancia por satélite y la decodificación con ordenadores. El agente Kim, que ha llegado a los tiempos modernos como la deliciosa creación literaria del gran novelista Kipling, podría convertirse en el modelo de agente antifundamentalista por su habilidad para desprenderse de su identidad europea y pasar de manera convincente por mensajero musulmán, hindú gallardo y acompañante de un santo varón budista, muy por encima de cualquier doctor en matemáticas superiores. El personaje de Scudder creado por Buchan, que va de una pista a otra olfateando un rastro desde una tienda de pieles en Buda hasta los barrios pobres de París, desprendiéndose de un disfraz y asumiendo otro nuevo en el camino, parece mejor adaptado al mundo futuro del espionaje

que cualquier graduado en estudios regionales. Sería irónico que la literatura de ficción aporte sugerencias más acertadas sobre la manera de abordar la guerra contra el terrorismo que la técnica de inteligencia en sus cursos de adiestramiento académico; es decir, sería irónico pero no improbable. El mundo del secreto, siempre equidistante entre el testimonio y la ficción, ha estado tan poblado de personas soñadoras y fantasiosas como pragmáticas y razonables.

Las potencias occidentales pueden considerarse afortunadas porque en sus épocas turbulentas, durante las dos guerras mundiales, los objetivos principales de la inteligencia, las comunicaciones enemigas y las armas secretas fueron susceptibles a los ataques con métodos concretos, a saber: escucha, decodificación de mensajes y vigilancia visual, en combinación con el engaño. De hecho, ya lamentan el surgimiento de nuevos objetivos de inteligencia carentes de formas concretas, como los agresivos sistemas de creencias que no se subordinan a una autoridad central, las inestables alianzas de peligrosos elementos insatisfechos y los inmigrantes apátridas, desleales a cualquier país en que se asienten. Es justamente en estos ambientes donde se recluta a los agentes del terrorismo antioccidental. Además, las bases sobre las que se realiza su reclutamiento son vagas y confusas, por estar enmascaradas en las comunidades de inmigrantes recién llegados, muchos de ellos hombres jóvenes sin familia ni documentos de identidad que han cruzado fronteras ilegalmente y asumen posiciones que pueden ofrecerle protección en medio de amplios grupos de «indocumentados» que andan sin rumbo por la vida, sencillamente tratando de evadir la atención de las autoridades.

A decir verdad, ni siquiera Estados Unidos, país protegido por sus extensos límites oceánicos y eficientes servicios fronterizos, es inmune a la penetración terrorista, como demostraron los terribles sucesos del 11 de septiembre de 2001. Los estados de Europa occidental están mucho más desguarnecidos, pues se encuentran físicamente contiguos a países que cientos de miles de hombres jóvenes tratan por todos los medios de abandonar, y están limitados por sus propias leyes sobre derechos civiles en cuanto a la devolución de los «sin papeles» a sus lugares de origen, incluso cuando las circunstancias lo avalan. El problema de seguridad al que se

enfrentan los estados europeos no solo carece de precedentes en lo relativo a su escala e intensidad, sino que resulta incontenible. Las comunidades de sospechosos crecen continuamente, por lo que aumenta el anonimato y la libertad de las células de conspiradores y malhechores en potencia que se ocultan en ellas para preparar sus acciones. El respaldo financiero no es problema, ya que los terroristas gozan de acceso a los fondos obtenidos en sus países de origen mediante diversas modalidades de chantaje, como dinero a cambio de protección, pero también donativos presentados en forma de contribuciones a la causa de la guerra santa. Es posible que «guerra contra el terrorismo» no sea la denominación más adecuada, pero sería iluso pretender que no estamos ante una guerra histórica entre los «cruzados» (como definen los fundamentalistas musulmanes a los países descendientes de los reinos de la Cristiandad occidental), y el mundo islámico. En más de un milenio, este conflicto ha adoptado muchas formas, y la fortuna ha sonreído a una y otra parte. Hace un siglo daba la impresión de haberse resuelto definitivamente a favor de Occidente, en el momento en que su superioridad tecnológica parecía haber condenado al Islam a una situación de atraso y debilidad irreversibles. Sin embargo, como diría un musulmán: nadie se burla de Alá. La confianza en la verdad que sostiene las creencias de los musulmanes, que se consideran a sí mismos guerreros de la fe, les ha conducido a nuevas formas de librar la guerra santa tratando de aventajar a la simple tecnología con la promesa de alcanzar el triunfo únicamente con el poder de las fuerzas antimaterialistas. El fundamentalismo musulmán es profundamente irracional, y en tal sentido se opone a todo aquello que Occidente entiende por «inteligencia». El desafío de los servicios de inteligencia occidentales estriba en identificar una manera de llegar al pensamiento de los fundamentalistas y vencerlos desde dentro.

CONCLUSIÓN:

EL VALOR DE LA INTELIGENCIA MILITAR

En última instancia, la guerra es acción y no pensamiento. En el año 331 a. de C., los macedonios vencieron a los persas en Gaugamela, no porque sorprendieran al enemigo (antes de la batalla el emperador persa Darío hizo lo posible para sobornar a Alejandro y evitar el ataque), sino por la ferocidad de su acometida. En 1565, los caballeros de San Juan salvaron a Malta de caer en manos de los turcos, no porque tuvieran noticias de que estos se acercaban, sino por la tenacidad de su defensa a despecho de un asedio que se prolongó durante siete meses. En 1944, tropas británicas e indias lograron rechazar el intento japonés de invadir la India a través de Kohima e Imphal no porque la inteligencia hubiera descubierto el plan enemigo, sino gracias al combate enconado, sin tregua y en ocasiones frontal que libraron. Los estadounidenses tomaron Iwo Jima en 1945 no porque la inteligencia hubiera identificado la disposición de las fuerzas japonesas de defensa (de hecho toda la isla era una posición densamente fortificada), sino porque los marines estadounidenses se abrieron paso a través de las trincheras pagando el precio de miles de vidas. En ninguna de estas batallas famosas y decisivas el pensamiento fue determinante para alcanzar la victoria, sino más bien el coraje y la capacidad de sacrificio.

La guerra no es un ejercicio intelectual, sino una actividad brutalmente física en la que ambas partes se empeñan en desgastar al enemigo. Es decir, una confrontación en la que se provoca, y se soporta, el derramamiento de sangre; y mientras más intenso es el desgaste menos cuenta el pensamiento. Todos desean el triunfo al menor coste posible. El pensamiento ofrece vías para reducir el coste: se pueden identificar las debilidades del enemigo en su método de guerra o su sistema defensivo; por ejemplo, el examen minucioso del sistema de defensa atlántica de Hitler permitió identificar los

mejores lugares para desembarcar el «día D». Se pueden detectar defectos en sus blindados o sugerir medidas para contrarrestar sus armas; la utilización del radar por Gran Bretaña antes de 1939 sentó las bases para la supervivencia nacional durante la batalla de Inglaterra. Es posible descubrir las intenciones ocultas del enemigo o sus dispositivos secretos; por ejemplo, el conocimiento previo sobre la bomba volante incidió de manera significativa en su derrota parcial, no así en la del cohete V-2 en 1944. Es capaz también de descubrir la traición interna; durante la Guerra Fría, el análisis paciente aunque retrospectivo de cómo la traición permitió la llegada de secretos de estado a la Rusia soviética y de la identidad de los responsables hizo posible cerrar una brecha potencialmente fatal en la seguridad nacional. Puede revelar la naturaleza de una estrategia enemiga con capacidad de poner en peligro las líneas de suministros esenciales, como fue el caso de un individuo que en 1917 concibió la idea de una sencilla reorganización de la navegación para burlar el bloqueo impuesto a Gran Bretaña por los submarinos alemanes. El pensamiento puede, en fin, en el clímax de su creatividad, abrir el camino hacia todo un mundo de secretos enemigos, como logró hacer Bletchley Park a partir de 1940 con su labor de decodificación de los cifrados alemanes de Enigma.

La historia de la decodificación de los mensajes de Enigma y Ultra, y la información que aportaron, junto a la historia de Magic, resultado de la decodificación de los cifrados japoneses por los estadounidenses, no solo es en extremo dramática, sino también sumamente importante para comprender el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial. En realidad, sin lo que conocemos de Ultra y Magic sería imposible escribir la historia de la guerra; y de hecho todas las historias de la guerra escritas antes de 1974, cuando salió a la luz por vez primera el secreto de Ultra, tienen justamente esa laguna[262]. Pese al limitado reconocimiento de la influencia de Ultra en la victoria final (y el crédito otorgado por su historiador oficial, E. H. Hinsley, es cuidadosamente limitado), la posibilidad de disponer de detalles cada día, y en ocasiones cada hora, sobre, por ejemplo, el control táctico enemigo de sus submarinos, el avituallamiento de sus fuerzas terrestres en la campaña del Desierto Occidental, algunas veces su despliegue para la acción y ocasionalmente iniciativas estratégicas de la mayor importancia

regional, como el plan para la ocupación de Creta por fuerzas aerotransportadas en 1941, ayudó sobremanera a los Aliados a ganar la guerra y, como demuestra Hinsley, redujo la duración de la misma. Otro tanto puede afirmarse de Magic en el Pacífico. Además, en ambos teatros de operaciones la capacidad de escuchar subrepticiamente al enemigo fue una ventaja que disfrutaron los Aliados y no sus adversarios, salvo contadas excepciones.

Si en verdad existe un ideal de inteligencia militar, aquel en que una parte goza del privilegio de conocer las intenciones de la otra, sus capacidades y plan de acción en tiempo y espacio (el qué, cómo, dónde y cuándo), en tanto su adversario no conoce tanto y ni siquiera sabe que sus planes fueron descubiertos, entonces Ultra y Magic llegaron a ajustarse a veces a ese ideal. Antes de la batalla de Midway, en junio de 1942, los estadounidenses estaban en esa situación, y también los británicos antes de la invasión alemana aerotransportada contra Creta en mayo de 1941.

No obstante, como es sabido, los británicos perdieron la batalla de Creta. Más de una vez se ha intentado explicar por qué sucedió así cuando las circunstancias asociadas a la inteligencia indicaban que su derrota era imposible. Se ha sugerido que el general Freyberg, comandante de la isla, creyó que el asalto de las fuerzas aerotransportadas no era más que el preludio de una invasión por mar o estaba abrumado por el riesgo de revelar el secreto de Ultra, o ambas cosas. En cualquier caso, bien porque no hubiera creído en los informes o porque la ansiedad lo hubiera paralizado, lo cierto es que no reubicó a sus fuerzas en posiciones que habrían impedido la toma del aeródromo de Máleme, un punto clave. A decir verdad, ninguna de las dos explicaciones resulta convincente. Freyberg sí temía una invasión por mar y también se sentía abrumado por la necesidad de proteger el secreto de Ultra. Pero con las tropas de que disponía, sus entrenados y aguerridos neozelandeses, pudo haber mantenido el control del campo de aviación si hubiera transmitido al comandante local, hombre valiente de probada combatividad, la necesidad de preservar el terreno y no ceder ni un milímetro. En cambio, el comandante local tuvo la impresión de que era posible retirarse, reagruparse y atacar con éxito a la mañana siguiente, lo que además le permitiría dar a sus hombres un descanso que en

su opinión necesitaban. Pero la mañana siguiente ya era demasiado tarde. En tiempo real, los alemanes, que ya en ese momento estaban desesperados, aprovecharon la ventaja de un debilitamiento momentáneo de la defensa de los neozelandeses para escenificar una de las más extremas hazañas a vida o muerte que registra la historia militar. Ya habían ofrecido en sacrificio el grueso del regimiento de asalto al hacer aterrizar sus planeadores en el lecho seco del río Tavronitis, ataque que los neozelandeses habían en buena medida rechazado. En la mañana del 21 de mayo comenzaron a utilizar el avión JU52 para transportar, casi de la misma forma, a la 5.ª división de montaña, hacerla aterrizar en el aeródromo bajo el fuego enemigo y abandonar sin contemplaciones a quienes cayeran en la pista. El viaje de la muerte de los JU52 debió haber sido un desastre, pero la respuesta de fuego de los neozelandeses fue insuficiente y desde mucha distancia, además de que los alemanes fueron muy temerarios. Pagando un alto precio en equipos y vidas, los alemanes lograron establecer su superioridad en el lugar decisivo, ocupar el aeródromo y utilizarlo como punto de partida para lanzar una ofensiva victoriosa.

Los acontecimientos que tuvieron lugar en Creta del 20 al 21 de mayo demuestran una de las verdades más importantes sobre el papel de la inteligencia en la guerra: que por muy buena que parezca la inteligencia antes del encuentro, en igualdad de fuerzas el resultado se decidirá en la batalla; y siempre que exista igualdad de fuerzas, el factor esencial será la determinación de los participantes. Las tropas neozelandesas eran de primerísima calidad; incluso Rommel, su adversario en el desierto, afirmó que eran los mejores soldados que había conocido, incluyendo los propios. Sin embargo, en Creta los neozelandeses debieron enfrentarse a soldados que optaron por el sacrificio colectivo antes que la derrota. Los hombres de la 7.ª división de paracaidistas y la 5.ª división de montaña actuaron con arrojo, y fue justamente su extraordinario coraje lo que les dio la victoria.

Los sucesos del 4 de junio de 1942 en Midway ofrecen otra perspectiva: incluso cuando aparentemente la labor de inteligencia puede explicar el triunfo, un análisis más exhaustivo de los hechos podría indicar que otro factor, en este caso la casualidad, prevalece en el fondo. En 1942, los estadounidenses se hallaban en similar situación de inferioridad estratégica

a los británicos en 1940-1941, pues aunque disponían del equipamiento necesario para escuchar las señales secretas del enemigo, derrotas recientes les colocaban en grave desventaja. Habían perdido su flota de combate, una buena parte de territorio de vital importancia y eran superados por el enemigo en categorías clave de sistemas de armamentos, especialmente en portaaviones. Puede decirse en su favor que en un periodo de restricciones de gastos militares, antes del ataque contra Pearl Harbor, lograron penetrar el principal Código Naval japonés, el JN-25A, y avanzar en la decodificación del más complejo JN-25B a principios de 1942. Merced a una combinación de interceptación, decodificación, especulación documentada sobre las intenciones japonesas, y muy especialmente a un ingenioso ejercicio en el arte del engaño (la falsa revelación de que Midway estaba sufriendo escasez de agua), la flota estadounidense en el Pacífico (muy acertadamente, como demostraron más tarde los acontecimientos) se convenció en mayo de 1942 de que la próxima fase de la expansión japonesa no sería en dirección al océano Índico ni hacia Australia, sino en dirección este, procedente de las principales islas de la patria nipona para lograr la ocupación de Midway, última avanzada estadounidense en sus proximidades. El despliegue encubierto de los tres únicos portaaviones estadounidenses con base en el Pacífico colocaron a las cruciales fuerzas estadounidenses sobrevivientes en posición de sorprender a la flota japonesa atacante, conformada por cuatro portaaviones, y obtener el triunfo.

Sin embargo, las flotas de portaaviones están compuestas por dos elementos: los portaaviones y sus dotaciones aéreas. Cuando a una dotación aérea en vuelo le hunden su portaaviones, se convierte en una entidad de refugiados en busca de un lugar donde aterrizar o escapar si no encuentra algo mejor. Por otro lado, un portaaviones sin su escuadrón aéreo es tan inocuo como cualquier barco de carga. En la mañana del 4 de junio, la fuerza de portaaviones japoneses, sorprendida por cinco de los seis escuadrones de las dotaciones aéreas del portaaviones estadounidense, los destruyó completamente. El sexto escuadrón se había extraviado, pero casi al límite del combustible su líder divisó a un destructor japonés que, tras haber sido desviado para atacar a un submarino estadounidense, se desplazaba a toda velocidad para reunirse con la fuerza principal. La blanca

estela del barco destacándose en el azul oscuro del océano en un día claro en el Pacífico, le indicó el rumbo a seguir junto a sus pilotos. Esto hicieron y, como eran bombarderos en picado que se acercaban a una altura de cuatro mil metros, mientras los cazas japoneses de la patrulla aérea de combate acababan de descender al nivel del mar para destruir al último buque estadounidense con aviones lanzatorpedos, encontraron un corredor despejado hacia su objetivo, y en cinco minutos destruyeron a tres de los cuatro portaaviones japoneses.

El éxito de los bombarderos en picado en Midway constituyó una extraordinaria victoria naval, de hecho la más importante victoria naval de todos los tiempos, coronada ese mismo día con la destrucción del cuarto portaaviones japonés sobreviviente del ataque inicial. Aun así, no es posible afirmar que la victoria de Midway se debiera únicamente a la labor de inteligencia, aunque a simple vista pudiera parecerlo. Los acontecimientos del 4 de junio, hasta la destrucción del quinto de los seis escuadrones estadounidenses atacantes, en realidad habían sido resultado de decisiones tomadas a partir de la ventaja que otorgaba la información, mientras que el evento final y decisivo, el ataque del sexto escuadrón contra una indefensa formación de portaaviones japoneses, fue un golpe de suerte. Si el submarino estadounidense *Nautilus* no se hubiera extraviado colocándose en la ruta de los portaaviones japoneses y motivando el desvío del destructor *Arashi* para atacarlo, el escuadrón de bombarderos en picado extraviado, el Bombing 6, no se habría reorientado por su estela hasta el objetivo, y si el *Arashi* se hubiera demorado más en su busca, el Bombing 6 no habría sabido hacia dónde dirigirse y hubiera tenido que regresar sin cumplir su misión y al límite de su resistencia.

Hay otros factores complejos relativos a la falta de información específica proveniente de las fuerzas japonesas de reconocimiento y a la ausencia de un pensamiento claro en el alto mando japonés. Si después de avistar a la fuerza especial estadounidense, el hidroavión del *Tone* hubiera emitido un informe más temprano y exacto, los portaaviones japoneses habrían sido alertados sobre la presencia de los portaaviones estadounidenses antes del despegue de sus aviones. Si después de iniciada la batalla, el almirante Nagumo hubiera reaccionado más analítica y

rápidamente, en especial si no se hubiera distraído con la intervención de la aviación estacionada en Midway, podría haber comenzado mucho antes su ataque contra los portaaviones estadounidenses, maniobrado hacia una nueva posición y evitado que le sorprendieran con sus cubiertas de vuelo abarrotadas de pertrechos, mangueras de combustible y aviones con los tanques llenos de combustible, que son bombas en potencia, y tal como ocurrieron las cosas verdaderas bombas incendiarias. Aunque Midway resultó ser una gran victoria para los estadounidenses, en la que los servicios de interceptación y decodificación de mensajes desempeñaron un papel fundamental, pudo haber sido exactamente lo contrario, es decir, una gran derrota para los estadounidenses, cuya flota del Pacífico habría sido arrastrada por el éxito mismo de sus propias operaciones de inteligencia.

La guerra es terreno fértil para la casualidad, y además en la guerra nada es sencillo; Midway es el mejor testimonio de ambas cosas. Esta aseveración fue corroborada por el curso de la guerra alemana de cruceros en el Pacífico y el Atlántico Sur en 1914. Aparentemente, Von Spee, con su reducida flota, debió haber regresado ileso a Europa procedente de China; incluso, de haber seleccionado bien sus blancos, habría podido causar graves daños a la flota mercante enemiga en el mar. La vastedad del océano Pacífico ofrecía una cobertura perfecta a sus movimientos; y una vez en el Atlántico, océano mucho más pequeño, de hecho la mitad del otro, una rápida escapada a través de las turbulentas aguas de los mares del norte habría devuelto sus barcos intactos a sus bases en Alemania. El sistema *Etappen*, que con eficacia coordinó la acogida de barcos carboneros y de almacenaje en puertos neutrales y remotas marinas, le habría reabastecido. Los puertos sudamericanos en ambas costas se sumaron a los mercantes alemanes y sus simpatizantes; desde allí Von Spee y sus hombres tenían la posibilidad de regresar a casa sin tropiezos, más aún atendiendo a las deficiencias de la telegrafía inalámbrica contemporánea.

La invención de Marconi, solo treinta años antes, había tenido el éxito de una idea surgida en el momento justo. Después de la primera demostración de su utilidad práctica, la telegrafía cablegráfica había tardado decenios en enlazar países, y mucho más en el caso de los continentes. Gran Bretaña y Francia no estuvieron conectados mediante cable submarino hasta

1850, y Gran Bretaña y Norteamérica hasta 1866. En adelante, las interconexiones avanzaron más rápidamente. En 1870, Gran Bretaña quedó conectada con África, en 1872 con la India, y en 1878 con Australia y Nueva Zelanda. La creación de una red mundial de cables había tomado cincuenta años; la instalación de una red inalámbrica mundial solo requirió diez años, pero no fue perfecta. Había varias fisuras (Australia y Nueva Zelanda, por ejemplo, no estaban conectadas con la India ni con África), y con frecuencia era preciso repetir las señales o reforzarlas con la comunicación por cable para garantizar su recepción. Asimismo, el sistema era sensible a la interferencia de las condiciones atmosféricas, carecía de direccionalidad y era fácil de interceptar.

La radio hizo poco para ayudar directamente en la interceptación y destrucción de la escuadra de Von Spee, quien por lo general era escrupuloso en cuanto a mantener el silencio de la radio; aunque una interceptación en Samoa el 4 de octubre de 1914, transmitida en un código ya descifrado, reveló que se dirigía de las Marquesas a la isla de Pascua. Por otro lado, los lapsus británicos ayudaron a Von Spee. Fue la decisión de Cradock de retirar el *Glasgow* a Coronel y enviar un cable lo que reveló la presencia de su escuadra en aquellas aguas y condujo a la batalla. Indirectamente, desde luego, la influencia de la radio fue negativa para el destino de Von Spee. Si él no hubiera decidido atacar las islas Malvinas, en buena medida con el propósito de dejar fuera de combate a la estación inalámbrica ubicada allí, no habría ido a parar directamente a manos de Sturdee. En este caso se combinaron la mala suerte y la imprudencia. De haber eludido las Malvinas y marchado discretamente hacia la costa este de Sudamérica, recogiendo suministros a lo largo de la ruta y evitando atacar a los buques mercantes británicos, habría podido llegar sin ser detectado hasta un punto cercano a su patria y regresar para ser recibido como un héroe. Ciertamente, habría necesitado suerte en las etapas finales para eludir las patrullas que guardaban la costa norte de Escocia; pero dadas las características del tiempo en esas latitudes en la estación de invierno, podría haberlo logrado. En mayo de 1941, el acorazado alemán *Bismarck*, navegando en sentido contrario, llegó desde Alemania hasta el Atlántico norte, para lo cual debió eludir durante varios días el encuentro con la flota

costera británica, y eso en la era del radar y el reconocimiento aéreo a gran distancia. Lo que es más, en aquellos momentos se obtuvo información en tiempo real por una transmisión de Enigma a la Luftwaffe en una clave ya descifrada por Bletchley, cuando un alto oficial de la Luftwaffe con un hijo a bordo del acorazado se interesó por conocer dónde debía esperar su llegada. La respuesta fue Brest, lo que resolvió el misterio de a dónde se dirigía el buque y orientó la persecución hacia su ruta.

La inmensidad del mar, con su tiempo cambiante y la variedad de lugares donde ocultarse que ofrecen sus costas e islas, ha sido siempre un acicate para tratar de obtener información precisa sobre el enemigo de gran valor para el enfrentamiento naval. Las flotas pueden desaparecer, y los barcos pueden navegar en solitario grandes distancias sin ser vistos por otros. Lo cierto es que en los meses previos al ataque de Pearl Harbor se envió un barco japonés a navegar por la ruta prevista para la flota atacante desde las islas japonesas hasta Hawai, y durante las semanas que permaneció en el mar no encontró ningún otro navío; de manera que no es extraño que en 1798 Nelson no se encontrara con la flota de Bonaparte, formada por varios cientos de barcos. Quienquiera que haya navegado por el Mediterráneo, un mar comparativamente menor, sabe que pueden ser muy largos los periodos en que no se avista otro buque. Solo en la proximidad de los puertos empiezan a aparecer otros barcos que muy pronto desaparecen bajo la línea del horizonte. Incluso la navegación costera, medio tradicional de transporte de pasajeros en los mares interiores, puede resultar solitaria; cabos, penínsulas e islas suelen interponerse entre un barco y otro, que muy pronto se pierden de vista mutuamente.

Por lo tanto, es comprensible que Nelson perdiera contacto con la flota invasora egipcia de Bonaparte después de perder la arboladura a causa de una tormenta en las costas de Tolón, y de fracasar en los esfuerzos por recuperarla. Los franceses pudieron haber seguido otras rutas atractivas, incluidas Irlanda, España, Nápoles, Constantinopla y Anatolia (Turquía), así como Egipto. Allí las rutas podrían resumirse en dos, este y oeste, mutuamente excluyentes. Nelson asumió un riesgo menor al descontar la opción oeste. Tras decidir correctamente que Bonaparte había navegado rumbo este, decisión basada no únicamente en un cálculo de probabilidades,

sino en la inteligencia humana de que disponía, entre la que se contaban informes de agentes comerciales, así como rumores y habladurías procedentes de la esfera de influencia francesa en Europa, su método de perseguir a la flota fugitiva era bastante lógico.

Fue de un lugar a otro registrando escondites, interrogando a capitanes de barco y dando seguimiento a los informes. Su justificable ansiedad por mantener a Bonaparte fuera de Nápoles y Sicilia le dejó perplejo cuando los franceses se lanzaron contra Malta; pero entonces no solo retomó el rastro nuevamente, sino que se adelantó a su presa, rebasó a la flota invasora durante la noche y llegó a Alejandría antes que ella. Su error, en una campaña afectada por la marcada escasez de información, fue no esperar allí, sino, en un frenesí de reconsideraciones, volver sobre sus pasos hasta recoger información fiable en un lugar ya visitado antes. El valor de cualquier estudio sobre la campaña del Nilo para un oficial de inteligencia moderno es lo que le dice acerca de lo mucho mejor provisto que está en comparación con un comandante de la era previa a la comunicación inalámbrica y cablegráfica. Incluso con la comunicación inalámbrica y telegráfica sería posible perder de vista al enemigo, tal como demuestra la lamentable historia de la persecución de los buques *Goeben* y *Breslau* en agosto de 1914. Sin embargo, habría sido inconcebible que Nelson perdiera a Bonaparte si la armada británica hubiera contado con los recursos de señales de que dispuso en el Mediterráneo tan solo sesenta años después. El más sencillo sistema cablegráfico habría garantizado que Nelson esperara en Alejandría durante su primera visita y concluyera así la campaña. En realidad, habría sido posible obtener idénticos resultados con los recursos de que se disponía entonces si tan solo hubieran estado en su lugar. Si los británicos hubieran mantenido una red de agentes alrededor de la costa del Mediterráneo, y barcos listos para zarpar en puertos amigos o neutrales (es decir, Nápoles, Sicilia, Malta, la Creta turca y Chipre, algo que la diplomacia podía lograr especialmente con el dinero necesario para pagar algunos sobornos locales), Nelson no habría tenido que lamentar la escasez de fragatas ni utilizar su flota de combate en tareas de reconocimiento. La ausencia de una red de inteligencia en el Mediterráneo fue consecuencia de un abrupto aumento del poderío francés, que sembró el temor entre los

débiles estados locales, situación probablemente imposible de revertir sin una importante victoria naval británica; lo que equivale a decir que la obtención de cualquier éxito temprano en la campaña del Nilo dependía de librar otra batalla antes. Este precisamente fue el problema de Nelson: sin información no podía haber batalla. El análisis retrospectivo resuelve el problema de información que afectó a Nelson, quien dadas las circunstancias hizo todo lo que era posible. La búsqueda en lentos barcos de un enemigo desaparecido en un mar extenso tenía por fuerza que tomarle mucho tiempo.

La inmensidad del océano también definió las circunstancias en que los británicos libraron la guerra contra los submarinos alemanes. El primer episodio, registrado en 1915-1918, en que Gran Bretaña estuvo más próxima a perecer de inanición que en el segundo, ocurrido dos décadas más tarde, finalmente concluyó, no debido a la inteligencia ni a métodos agresivos, sino gracias a un ejercicio de análisis de las operaciones, cuando un joven y lúcido oficial se percató de que la formación de convoyes podría mantener el hundimiento de buques mercantes en el océano dentro de límites tolerables, idea rechazada antes por el Almirantazgo. Su validez se evidenció con la disminución de los hundimientos, a pesar de que los barcos escoltas de la época contaban únicamente con el equipamiento acústico más rudimentario y las armas antisubmarinas más primitivas. Al comenzar la segunda guerra contra los submarinos alemanes en 1939, la armada británica ya estaba equipada con un dispositivo submarino de búsqueda activa, el Asdic, (conocido más adelante como sónar), aunque sus armas submarinas apenas habían mejorado desde 1918. Además, la cifra de barcos escoltas disponibles había disminuido en comparación con el número de barcos mercantes de importancia crucial que navegaban, y como consecuencia grandes convoyes débilmente escoltados sufrieron fuertes pérdidas desde el comienzo de las hostilidades. El Almirantazgo recurrió a diversos métodos para tratar de reducir las pérdidas: un programa acelerado de construcción e improvisación de buques escoltas; el desvío de aeronaves de la campaña de bombardeos a tareas de vigilancia y escoltas marítimas, acción a la que la RAF siempre se resistió; el perfeccionamiento de armas antisubmarinas y equipos de búsqueda; la siembra de minas en los accesos a

los puertos de los submarinos alemanes; y la inteligencia dirigida a neutralizar a estos. La campaña de inteligencia trató de proteger los convoyes desviándolos de zonas conocidas de posicionamiento de los submarinos alemanes y enviando las escoltas (tanto barcos de superficie como antisubmarinos) al ataque contra submarinos alemanes específicos. Los medios fundamentales de la inteligencia eran el hallazgo de los submarinos por las transmisiones de radio y la decodificación de señales enviadas desde estos a sus bases y viceversa. Sin embargo, no fue hasta mayo de 1941 que Bletchley logró penetrar el tráfico de mensajes de los submarinos alemanes, éxito compensado por el B-dienst alemán, que logró leer el código británico para los convoyes durante la mayor parte del año 1942; así como por periodos de desconcierto provocados por los alemanes durante la modificación del procedimiento o el mecanismo de Enigma en el curso de las operaciones.

A pesar de todos los tropiezos y fallos de la inteligencia, el desvío de los convoyes tuvo éxito, pues solo una minoría fue víctima de ataques; y en los prolongados periodos de mal tiempo, predominantes en el invierno del Atlántico norte, no era frecuente que los submarinos alemanes pudieran alinear sus «manadas» o sus líneas de patrullaje, ni encontrar convoyes aun cuando sus bases les dirigían hacia ellos.

En última instancia, la derrota de los submarinos alemanes no se debió a los éxitos de la inteligencia anglo-estadounidense ni al eventual fracaso de la campaña de decodificación del B-dienst, sino a la batalla en el mar. En la primavera de 1943, la combinación de una serie de medidas nuevas o perfeccionadas tomadas por los Aliados creó condiciones para un enfrentamiento que los submarinos alemanes no lograron superar. La vigilancia aérea directa y continua de las rutas impidió a los submarinos alemanes moverse en superficie con libertad y sin ser detectados; el patrullaje aéreo agresivo de sus rutas desde los puertos franceses en el Atlántico hasta el profundo océano logró el hundimiento de muchos de ellos y obligó a todos a trasladarse a sus zonas de combate sumergidos y a velocidad dolorosamente lenta; la estricta protección de los convoyes por los portaaviones escoltas redujo considerablemente los ataques de los submarinos alemanes y provocó hundimientos frecuentes cuando salían a la

superficie; la multiplicación de los escoltas, mejor entrenados y equipados para realizar ataques en grupo, logró la destrucción de submarinos alemanes que habían encontrado posiciones de tiro; el perfeccionamiento de los radares y equipos de detección de dirección por la radio condujo a las escoltas hasta submarinos alemanes que rondaban a los convoyes más lejos de la línea de visibilidad. Al cabo, tal como Donitz se vio obligado a admitir ante sus hombres, la situación cambió tanto en contra de los submarinos alemanes que solo su retirada del teatro de operaciones pudo impedir la destrucción de la flota agotada por el desgaste. La batalla del Atlántico terminó siendo una verdadera batalla, una grandiosa batalla naval, extensa en tiempo y espacio, con victoria para los Aliados.

Por el contrario, la batalla contra las armas alemanas V fue un verdadero combate en el terreno de la inteligencia, ya que fue esta la que alertó a los Aliados del peligro y la que en todas sus formas (inteligencia humana, de señales y de imágenes) abrió el camino hacia el antídoto; si bien la victoria final fue menos evidente. Durante los primeros cuatro años de la Segunda Guerra Mundial, los alemanes mantuvieron la ventaja. El comienzo, mucho antes del estallido de la guerra, de la construcción de un cohete extraatmosférico capaz de portar una ojiva permitió al ejército alemán tener, para finales de 1942, resueltos la mayor parte de los problemas relacionados con el lanzamiento e impulso del cohete en pleno vuelo, así como su orientación hasta el blanco previsto; y una vez azuzada la competencia por el éxito del programa de cohetes, la fuerza aérea alemana desarrolló y perfeccionó un misil de crucero. Ambos sistemas de armamento eran sumamente avanzados para su tiempo en comparación con el desarrollo de las armas aliadas, entre las que no había nada comparable.

Desde el punto de vista de la inteligencia, el principal elemento de interés sobre las armas V es la dificultad que tuvieron los Aliados para calibrar la magnitud de la amenaza y decidir las medidas a tomar contra ellas. A un profano en la materia lo que le impresiona del mundo de las ciencias es que el científico mantiene su mente abierta a nuevas ideas y la disposición a dejar a un lado los prejuicios para ir en busca de conocimientos frescos. El profano cree que la ciencia es el terreno de la racionalidad, liberado de creencias inmutables y poblado por intelectuales

puros siempre dispuestos a rechazar lo establecido y partir en un viaje emancipador hacia el hallazgo teórico y experimental. Sin embargo, a cada paso la historia de la ciencia cuestiona esta visión optimista; los científicos pueden ser tan dogmáticos como los teólogos, especialmente cuando sus teorías favoritas son impugnadas. De hecho, ningún científico moderno en una posición influyente se mostró más dogmático que el profesor Lindemann, asesor científico personal de Winston Churchill, quien lo convirtió en lord Cherwell. Este científico daba por hecho que los cohetes militares de largo alcance solo podían funcionar propulsados por combustible sólido, lo que implicaba que debían ser de gran tamaño, al igual que sus rampas de lanzamiento, por lo que resultarían muy difíciles de ocultar; rechazaba de plano la sugerencia de que el combustible líquido, teóricamente más compacto, podía ser restringido, controlado y utilizado como medio de propulsión; y disponía de la justificación matemática para probarlo, lo que hizo enérgicamente utilizando su privilegiada posición para ridiculizar y tratar de desacreditar a científicos menos encumbrados que él en la jerarquía oficial, que sostenían justamente lo contrario.

Lord Cherwell estaba equivocado, como demostraron los acontecimientos, pero tomaría meses acumular las pruebas necesarias para probarlo, en momentos en que el tiempo era de gran valor. Finalmente, solo la presentación de pruebas fotográficas incontestables sobre la existencia, de los cohetes primero, y de las aeronaves sin piloto después, sustituidas más adelante por informes de testigos oculares de sus vuelos, y por último, la posesión de fragmentos físicos de los objetos, lograron que admitiera su error. Por fortuna, ya en ese momento sus oponentes habían logrado suficiente receptividad como para que los jefes de Estado Mayor británicos autorizaran un bombardeo para destruir el centro de armas V en Peenemünde; acción que no logró eliminar a los principales científicos encargados del estas armas, uno de sus principales objetivos. No obstante, el programa de armas secretas sufrió un retraso que multiplicó las dificultades de los alemanes en la etapa final para llevar a la V-1 y al V-2 a su fase operativa y pospuso su empleo contra objetivos británicos más allá del inicio del desembarco aliado en Normandía, o «día D». Esta situación hizo posible que los sitios de lanzamiento pudieran ser arrasados muy

pronto, negando a los alemanes la posibilidad de posponer su derrota mediante el bombardeo de largo alcance contra los puntos de partida de las fuerzas invasoras.

Otro aspecto interesante concerniente al programa de las armas V es la inusual preponderancia de la inteligencia humana como factor de influencia en la opinión de la otra parte. La inteligencia humana apenas influyó en la determinación de las condiciones en que se libraron las campañas que conforman los casos presentados en el presente libro. Tuvo un gran peso en la campaña del Nilo donde el Almirante Nelson hizo las veces de oficial de inteligencia, y su importancia fue crucial en el bloqueo de Jackson en el valle de Shenandoah; pero resultó intrascendente en la guerra de los submarinos alemanes, y bastante insignificante en las campañas de Creta y Midway. Paradójicamente, sin embargo, en el enfrentamiento de los científicos alemanes productores de armas secretas y sus miopes adversarios del frente aliado en el campo de las tecnologías punta, la inteligencia humana tuvo una importancia vital. El anónimo Informe de Oslo arrojó la primera pista; y lo escuchado por el «ingeniero químico» cuyo nombre nunca se mencionó, si es que fue así como sucedieron las cosas, desató posteriormente las acciones de los Aliados. En lo sucesivo, aunque la inteligencia fotográfica o de imágenes, como se le llamaría ahora, proporcionó las primeras confirmaciones sustanciosas, los informes enviados por trabajadores extranjeros desde Peenemünde y las observaciones de la resistencia clandestina polaca aportaron la prueba incontrovertible de que las armas V eran realmente aerotransportadas. Sin esos informes, y sin la prueba ofrecida por neutrales suecos, incluido el capitán de barco con su reloj, Londres no habría contado con una representación (bastante clara, como se vio más adelante) del peligro que significaba la amenaza de la bomba volante y el cohete supersónico vagamente definidos hasta entonces. El asalto de la inteligencia contra las armas V mantuvo viva la importancia de la *humint*, tan desacreditada en otros círculos.

La inteligencia humana o *humint*, término entonces desconocido, también aportó directa e indirectamente los medios empleados por Jackson para conducir de manera tan exitosa su campaña del Valle en 1862, donde el

enemigo tenía mayores posibilidades de victoria. Desde cualquier perspectiva militar a gran escala, esa campaña se mueve entre lo viejo y lo nuevo. En términos contemporáneos, Jackson pertenecía al futuro, el futuro del telégrafo eléctrico y el ferrocarril que usualmente le acompañaba. En la práctica, el telégrafo y el ferrocarril desempeñaron un papel tangencial en la maniobra de Jackson, quien, aunque finalmente trasladó a su ejército desde el valle hasta Richmond por ferrocarril, apenas lo utilizó en su campaña diseñada para cautivar y confundir al enemigo; en tanto solo empleó de manera intermitente el telégrafo como medio de comunicación dentro del valle y desde allí con el alto mando. En el valle, Jackson se comportó como lo habría hecho un verdadero subordinado de Napoleón, aunque poseía un talento muy superior al de sus jefes confederados, en tanto hizo sus propias valoraciones sin pedir instrucciones, y tomó sus decisiones a partir de sus propios análisis de inteligencia basados en observaciones locales y próximas al teatro de operaciones. Al igual que un comandante de la era anterior al telégrafo y el ferrocarril, Jackson se interesó más en conocer la geografía de su zona de operaciones y utilizarla en beneficio propio. Poseedor de un intuitivo sentido de la topografía, característica que le hacía semejante a aquel otro general taciturno, implacable y combativo de la guerra que fue Ulysses S. Grant, contó además con la valiosa ayuda de su brillante cartógrafo autodidacta Jedediah Hotchkiss. En el mundo moderno, donde abundan todo tipo de imágenes, no es fácil imaginar las dificultades a que se enfrentaban los viajeros de épocas pasadas, cuyo único conocimiento de la ruta a seguir solía estar en la cabeza de un compañero de viaje que había transitado antes por allí o de alguien del lugar poco acostumbrado a ofrecer explicaciones. Si partimos de que el territorio estadounidense situado al este de la cadena montañosa de los Apalaches ya estaba poblado, o al menos había sido explorado y transitado durante doscientos años antes del estallido de la guerra civil, puede parecer extraordinario que una buena parte de la región no hubiera sido registrada cartográficamente y en esencia fuera desconocida por extraños. Pero esa era justamente la situación. Pese a que el valle de Shenandoah estaba atravesado por caminos y líneas de ferrocarril, los ejércitos de la unión carecían de mapas con descripciones de su topografía, que sus oficiales no conocían en detalle. Jackson, quien había

crecido en Virginia Occidental, estaba familiarizado con el perfil topográfico de la región, pero además se tomó el trabajo de conocerlo en detalle solicitándole a Hotchkiss una representación del teatro de operaciones y un mapa militar con sus rasgos más sobresalientes, especialmente las vías fluviales, puentes y pasos de montaña. Fue precisamente el mapa de Hotchkiss el que le dio ventaja. La sucesión de pequeños triunfos locales de Jackson, que dieron al traste con las maniobras de sus adversarios, siempre superiores en número, no fue producto de la casualidad ni de la irreflexión, sino de escrupulosos cálculos. Jackson fue su propio oficial de inteligencia, como lo había sido Nelson en la campaña del Nilo; con la diferencia de que, aunque también estuvo confinado en una estrecha zona de operaciones, asumió el papel de fugitivo en lugar de perseguidor con el fin de engañar y confundir al enemigo, evitando atraerlo a un enfrentamiento decisivo en una batalla de exterminio.

La totalidad de los casos estudiados en este libro se refieren a la inteligencia militar en su sentido más estricto, a saber: cómo el empleo de la inteligencia logró conducir al enemigo al combate en las condiciones más propicias para el vencedor (el Nilo, la batalla naval de las islas Malvinas, Midway, la guerra de los submarinos alemanes), o le ahorró la batalla al vencedor en condiciones que le habrían sido desfavorables (el valle de Shenandoah); o cómo la aplicación exitosa de la información no logró impedir un resultado adverso (Creta, la campaña con las armas V). El objetivo es demostrar que por muy buena que sea la inteligencia, no siempre conduce a la victoria, y que en última instancia lo que cuenta es la fuerza y no el fraude o la previsión. Pero esta opinión no está de moda. Constantemente se nos dice que la superioridad de la inteligencia es la clave del éxito en la guerra, particularmente en la guerra contra el terrorismo. Es indiscutible que pretender hacer una guerra sin la orientación que puede proporcionar la inteligencia equivale a dar palos de ciego, a errar, a lanzar golpes que no llegan al objetivo o que ni siquiera se le acercan. Todo esto es cierto: sin la inteligencia los ejércitos y las armadas sencillamente no se encontrarían, por lo menos no en el corto plazo, tal como solía ocurrir antes de existir la electricidad; y si se encontraran, probablemente la fuerza mejor informada llevaría las de ganar. No obstante, admitida la importancia de la

inteligencia para la previsión, es preciso reconocer que si los enemigos realmente desean el enfrentamiento, siempre hallarán la manera de encontrarse, y cuando esto suceda rara vez los elementos de la inteligencia serán determinantes en el resultado. En general, la inteligencia es necesaria, pero no basta para garantizar la victoria.

Son dos las razones por las que en la actualidad se sobreestima la importancia de la inteligencia en la guerra: la primera es que suelen confundirse el espionaje y el contraespionaje con la inteligencia operativa propiamente dicha; la segunda es la interrelación de la inteligencia operativa con la subversión, y su contaminación por este método de obtención de ventaja militar por medios encubiertos.

La inteligencia operativa y el espionaje funcionan en marcos de referencia temporal diferentes. El espionaje, actividad comúnmente realizada por los estados, aunque no siempre es así, es un proceso continuado y de gran antigüedad, al igual que el contraespionaje. Al parecer, todo estado ha tratado siempre de conocer los secretos de las políticas de sus pares, principalmente los relativos a la política exterior, pero también la comercial y militar; y a la vez de ocultar los propios. Los mecanismos del espionaje son conocidos: utilización de espías, soborno de nacionales de otros países ubicados en posiciones de confianza, empleo de códigos y cifrados, y sostenimiento de servicios de interceptación y decodificación; mientras que la actividad de la inteligencia operativa, desarrollada específicamente en tiempos de guerra y a ritmo acelerado, se circunscribe a periodos de hostilidades relativamente breves. Ejemplo de ello lo encontramos en el ritmo de ataque de la inteligencia contra el programa alemán de armas V, que fue bastante lento al comienzo (cuando las pruebas eran escasas y difusas), cobró intensidad cuando ya era incontrovertible, y se ralentizó nuevamente cuando los británicos, después de la ocupación de los sitios de lanzamiento de la V-1 en el norte de Francia, se equivocaron al creer que el peligro ya había sido conjurado.

El patrón intermitente de la actividad de la inteligencia operativa se explica en parte por la posición que ocupan los oficiales de la inteligencia militar en la jerarquía del ejército y la marina de guerra, donde siempre están subordinados al personal de operaciones y rara vez pueden dedicarse

totalmente a la inteligencia. De hecho, la mayoría se procura el traslado a la rama de operaciones con la esperanza, comprensible por cierto, de dar órdenes en lugar de recibirlas. De cualquier manera, es bastante difícil hacerse con un nombre como oficial de inteligencia en cualquier rama, pues, aunque se conoce a un buen número de oficiales de operaciones y jefes de Estado Mayor (Berthier con Napoleón, Jodl con Hitler o Alan Brooke con Churchill), no existen prácticamente oficiales de inteligencia famosos. El mejor conocido de la Segunda Guerra Mundial, E. T. Williams, jefe de Inteligencia de Montgomery en el 8.º ejército en la campaña del Desierto, y más tarde en Normandía, fue profesor en Oxford antes de marchar a la guerra como jefe de tropas en la Guardia de Dragones del Rey. El mejor conocido de la Primera Guerra Mundial, sir Alfred Ewing, fundador de la Sala 40, había sido profesor de Cambridge y fue nombrado director de Educación Naval en condición de civil. Después de la guerra, siendo todavía un hombre joven, Williams regresó a Oxford, su *alma mater*[263].

Por otro lado, el espionaje y el contraespionaje son, o mejor dicho se han convertido en el mundo moderno en un terreno de profesionales a tiempo completo. La CIA y el MI6 son organismos del estado que con el tiempo se han convertido en enormes burocracias. El antiguo KGB de la Unión Soviética era un gobierno paralelo, al menos en lo tocante a mantener la estabilidad interna del sistema soviético, espiar a enemigos extranjeros y detectar el espionaje de otros países. Usualmente, las personas que han integrado esas organizaciones y desarrollado una larga carrera en ellas fueron cuidadosamente seleccionadas, reclutadas y entrenadas en alguna especialidad; y tratándose de una carrera a tiempo completo, los operativos de estas agencias encontraron naturalmente (o se inventaron ellos mismos) actividades que les mantuvieran ocupados cada día; pero como en la práctica las amenazas serias a la seguridad del estado se producen de manera intermitente, al igual que las principales amenazas militares a la supervivencia nacional que se generan en tiempo de guerra, las agencias de inteligencia aumentaron su volumen de trabajo mediante el procedimiento de espiarse las unas a las otras. En realidad, a la pregunta de qué hacen los espías se puede responder sin temor a equivocarse que espían

a los espías. Las agencias de escucha paralelas (el británino CGHQ, descendiente de Bletchley, y la estadounidense NSA) guardan graves secretos que han interceptado en el «éter» y descifrado luego. Su mayor éxito es poder decirles a sus propios gobiernos los mayores secretos de otros, aunque ocultan con celo todo lo que saben; paradójicamente, incluso a las agencias de inteligencia amigas. En realidad, las rivalidades más intensas se desarrollan entre servicios de inteligencia que operan del mismo lado pero por medios diferentes.

Nada ilustra tan bien el desdén de agencias «duras», como la NSA y el CGHQ, hacia las «blandas» como la CIA y el MI6, que la historia ya mil veces contada de los espías de Cambridge a comienzos de la Guerra Fría. Los espías Donald Maclean, Guy Burgess, Kim Philby, Anthony Blunt, John Cairncross y sus adláteres eran jóvenes elegantes de buenas familias, educados en reconocidos e importantes colegios, seducidos por la torcida lógica del marxismo hasta convertirse en agentes soviéticos antes de trabajar para el servicio exterior británico o sus servicios de inteligencia. Finalmente, después de 1945, todos cayeron bajo sospecha y tres de ellos (Maclean, Burgess y más tarde Philby) desertaron para marcharse a la Unión Soviética en medio de un gran revuelo mediático, y con gran perjuicio para los servicios y para la confianza anglo-americana que llevaría muchos años restaurar. Durante largo tiempo los estadounidenses asumieron que los servicios de inteligencia británicos estaban viciados e incluso corruptos y se necesitó mucho para que las relaciones se estabilizaran, lo que ocurrió cuando los propios estadounidenses sufrieron una sucesión de graves fallos de seguridad dentro de los servicios de inteligencia militar y la CIA; aunque en este caso los causantes fueron agentes movidos por la codicia y no por la ideología. Visto a posteriori, sin embargo, el daño causado por al menos dos de los espías de Cambridge, Burgess y Philby, fue superficial y no sustancioso. Guy Burgess, homosexual extravagante y bebedor empedernido, nunca alcanzó posiciones encumbradas dentro del Ministerio de Asuntos Exteriores; pues aunque sus antecedentes eran perfectamente convencionales, su personalidad y comportamiento no lo eran, a pesar de que su padre fue oficial regular en las fuerzas navales y él mismo se entrenó como cadete naval en Darmouth hasta que la mala salud

se interpuso en su camino. Burgess, afectado, exhibicionista y rebelde profesional, había sido un alumno brillante en Eton; pero en Cambridge perdió el tiempo y en lo sucesivo tuvo dificultades para encontrar empleo. Después de algún tiempo trabajando para la BBC, en los años más bien laxos de la guerra obtuvo un empleo en el departamento de Información del Ministerio de Asuntos Exteriores. En adelante, sus encantos, sumados a su determinación de triunfar en el camino escogido de agente soviético encubierto, le ganaron promociones hasta ascender al cargo de asistente personal del viceministro, en el que no permaneció por mucho tiempo, pues su impulso irreflexivo por molestar a quienes tenían una manera de pensar más convencional precipitó su traslado a una sección de análisis de información y, más tarde, al departamento del Lejano Oriente, donde también causó una mala impresión, hasta acabar en la embajada británica en Washington, donde ocupó una humillante posición subalterna. Lo asombroso es que, después de años de mal comportamiento, el Ministerio de Asuntos Exteriores todavía estuviera dispuesto a mantenerle a su servicio. La explicación, evidente para cualquiera en aquellos momentos e incomprensible hoy día, es que a Burgess le protegía la indulgencia con que los funcionarios obedientes trataban al joven profesional majadero. En cierto sentido, perdonarle sus excesos compensaba el implacable apego que sentían por las convenciones, y su reticencia a condenarle les absolvía de su propia pedantería.

De cualquier manera, es difícil creer que Burgess alguna vez llegara a conocer secretos capaces de perjudicar a su país; y lo mismo puede decirse de su protegido Kim Philby, un verdadero converso al comunismo que después de Cambridge empezó como periodista, pero tras el estallido de la guerra, y con la ayuda de Burgess, pasó a trabajar en la subversiva Dirección de Operaciones Especiales, desde donde se trasladó al Servicio Secreto de Inteligencia (MI6), que entonces operaba bajo el manto del Ministerio de Asuntos Exteriores. No cabe duda de que, en tanto oficial de inteligencia, Philby entregó a los rusos gran cantidad de información sobre el contraespionaje y la subversión británicos, y fue responsable de la muerte de numerosos agentes antisoviéticos, especialmente albaneses y ucranianos infiltrados por británicos y estadounidenses tras el telón de acero a

principios de la década de 1950. No obstante, Philby no tuvo acceso a planes de guerra ni a inteligencia nuclear. Su caso fue el clásico ejemplo de un espía que espía a otros espías, y la atmósfera de su mundo se aprecia con detalles en las novelas de John Le Carré, referidas casi exclusivamente a las operaciones de unos servicios de espionajes contra otros.

Donald Maclean fue un traidor diferente, más serio. Siendo un prometedor joven diplomático, funcionario de la embajada británica en Washington en 1943, fue designado secretario adjunto de la Comisión anglo-americana sobre Desarrollo Nuclear (Comité de Política Conjunta), y también adquirió un pase que le daba acceso no supervisado a la sede de la Comisión de Energía Atómica. La información que entonces pudo obtener sigue siendo objeto de especulación, aunque probablemente fue menos valiosa que la suministrada a Moscú por los científicos nucleares Alan Nunn May, ciudadano británico, y Claus Fuchs, alemán naturalizado británico. Estos dos entregados comunistas de origen social mucho más humilde que los espías de Cambridge tuvieron la ventaja de trabajar dentro de los laboratorios nucleares de Los Álamos, donde se desarrolló la primera bomba atómica, y de ser, sin duda, el origen de la información que permitió a Stalin conocer el secreto atómico antes de Hiroshima. Maclean, quien carecía de formación científica, no fue culpable de esa traición, aunque gracias a su elevado cargo fue sin duda responsable de envenenar la confianza entre británicos y estadounidenses al comienzo de la Guerra Fría, veneno que siguió surtiendo efecto durante muchos años.

El «clima» peculiar creado por la traición de los espías de Cambridge, término utilizado por Andrew Boyle, el más perceptivo analista de este episodio, explica el persistente interés popular en el tema[264]. Además de ciudadanos privilegiados, hijos de buenas familias y estudiantes de las más distinguidas escuelas y universidades de la sociedad que traicionaron, Burgess, Maclean y Philby pertenecían a la elite social, conocían a sus figuras más importantes y se movían con desenfado entre los poderosos y la gente de bien. No obstante, todos persistieron en comportarse de manera reprobable, los tres bebían ostentosamente hasta el exceso y los tres infringían públicamente los patrones sexuales vigentes: Burgess era un homosexual promiscuo en tiempos en que la homosexualidad todavía se

consideraba un delito; también Maclean, aunque casado, sucumbía con frecuencia a sus impulsos homosexuales; mientras Philby, hombre vigorosamente heterosexual, trataba a las mujeres con arrogante egoísmo. Este último abandonó a su segunda esposa embarazada del quinto hijo de ambos, dejándola morir en soledad víctima del alcohol y las drogas; la tercera esposa se la robó a un colega periodista después de ser despedido del Servicio Secreto; la cuarta era la esposa de Maclean, a quien se la robó durante el exilio de ambos en Moscú, y finalmente se casó con una rusa mucho más joven que él, después de que la exseñora Maclean se percatara de quién era este hombre en realidad. Los espías de Cambridge no solo fueron traidores, sino además inveterados egocéntricos, de maneras distintas pero bastante similares, por lo que no es de extrañar que se hayan mantenido tanto tiempo como objeto de fascinación de los lascivos.

Teniendo en cuenta que la esencia del espionaje es la duplicidad, a nadie sorprende que sus tres representantes más notorios en la era moderna fueran personas tan desagradables; si bien todos tuvieron seguidores e imitadores, algunos soviéticos y otros estadounidenses, ninguno fue tan aparatosamente pagado de sí mismo. La traición es tan repugnante que resulta difícil no despreciar incluso a quienes durante el nazismo y la Guerra Fría traicionaron a sus países por su dedicación a ideales consagrados universalmente como el respeto por la verdad y la libertad democrática. Como el espía eficiente miente para protegerse y evita ser descubierto para lograr sus objetivos, su comportamiento es lo opuesto a lo que convencionalmente se considera heroico. El héroe es un combatiente que le expone a pecho descubierto al enemigo, mientras que el espía rehúye el combate y considera que su trabajo es mejor cuando pasa inadvertido.

He ahí la paradoja. La perspectiva británica del mundo secreto (especialmente la británica, pero también asumida por los estadounidenses) diseñó durante el siglo XIX una filosofía de la guerra secreta que combinaba la duplicidad con la ética heroica. Puesto que Gran Bretaña fue siempre un país débil desde el punto de vista demográfico, pero fuerte estratégicamente, con una población moderada y situado en una posición privilegiada en el cruce de las rutas marítimas comerciales más importantes del mundo, es natural que tratara de optimizar su poderío enviando lo que

hoy llamaríamos fuerzas especiales y subversivas a los flancos de sus enemigos. Quizá esta práctica se inició en la guerra de la Independencia española (1808-1814), cuando el ejército británico acantonado en Portugal y España reclutó y entrenó a ciudadanos de estos países para prestar servicios en regimientos de fuerzas irregulares bajo el mando de oficiales británicos, dando lugar a la Real Legión Lusitana (portuguesa), entre otros. Los británicos no solo subvencionaron directamente al ejército español, o lo que sobrevivió de este tras el colapso político de 1808, sino también a grupos guerrilleros que combatieron en su lugar durante la ocupación francesa. Las guerrillas nunca pusieron en peligro la ocupación ni el dominio francés, pero al precio de terribles sufrimientos para el pueblo español lograron hacer de España un país prácticamente inmanejable.

En la India, sin embargo, los británicos aplicaron una técnica inversa para poner fin al desorden y restituir al gobierno central. Actuando supuestamente en favor de los decadentes y moribundos emperadores mogoles, recurrieron ampliamente a las fuerzas irregulares para aplastar a las bandas de saqueadores que asolaban al territorio mogol y derrotar a los ejércitos de mogoles poderosos que por derecho propio se habían instalado como gobernantes en las provincias. Habitualmente, al término de una exitosa campaña de pacificación, engrosaban sus fuerzas con los guerreros derrotados. Ya a mediados del siglo XIX los británicos dirigían dos estamentos militares en la India: un ejército regular propio, reclutado entre ciudadanos locales pero organizado al estilo europeo, y, adjunto a este, una heterogénea colección de combatientes irregulares, vestidos a la usanza local, respetuosos de las costumbres locales y bajo el mando de pequeños grupos de oficiales británicos prácticamente asimilados al país, como los contingentes de Shah Shuja y de Hyderabad, y la fuerza irregular del Punjab.

Cuando en 1857 el ejército regular formado por indios se levantó contra el dominio británico, la revuelta fue aplastada en gran medida por los irregulares movilizados para ello; y una vez finalizado el motín, el antiguo ejército regular fue casi totalmente reemplazado por las fuerzas irregulares que habían impedido la disolución del Imperio indio. En realidad, mantuvieron un mínimo de oficiales británicos (en la ceremonia del Dehli

Durbar de 1911 eran solamente tres mil), y en su mayoría vestían una versión del traje nativo, hablaban lenguas de la India y se enorgullecían de su conocimiento de las costumbres y cultura de sus soldados.

Lo ocurrido en la India se repitió en el resto del Imperio británico, que llegó a verse casi rodeado por sus propios habitantes y con un mínimo de control por parte de la metrópolis. Los Fusileros Africanos del Rey, la Real Fuerza Fronteriza del África Occidental, el Cuerpo de Camellos de Somalilandia o la Fuerza de Defensa de Sudán eran ejércitos nativos al mando de británicos que ejercían el poder no por la fuerza, sino imitando los hábitos de autoridad de los nativos[265]. Los franceses lograron algo similar en su imperio africano, mediante la organización de los *goums* de las montañas marroquíes y los jinetes camelleros *meharistes* del Sahara, unidades incluso más indígenas por su naturaleza que sus equivalentes británicas[266]. No obstante, los franceses nunca abrazaron la idea de autoprotección imperial tan integralmente como los británicos, quienes alimentaban la peculiar concepción de que era posible sostener el imperio a partir de lazos personales entre guerreros locales y los jóvenes «oficiales caballeros» blancos que habían aprendido su idioma y costumbres.

Fue una idea muy valiosa. Los lazos establecidos eran fuertes y sobrevivieron a las pruebas más severas. Sin embargo, los británicos fueron demasiado lejos al creer que lo que había sido útil para mantener la autoridad imperial e incluso extender sus fronteras también podía serlo en la guerra contra otros europeos. Tanto se entusiasmaron los últimos victorianos con los preceptos imperiales que llegaron a creerse que semejantes ideales eran igualmente atractivos para los súbditos del imperio; y nadie más seducido por la universalidad de la idea imperial que Winston Churchill. Curiosamente, se le ocurrió en Sudáfrica durante la guerra de los bóers, que constituyó un asalto y en parte una rebelión de los afrikáners blancos contra el imperio británico.

Churchill, periodista y soldado en esta guerra, llegó a sentir una profunda admiración por el espíritu bóer. La dedicación de estos a la lucha por preservar la independencia de sus pequeñas repúblicas y su negativa a someterse, incluso después de ser objetivamente derrotados por una fuerza superior, le llevó a dos conclusiones: la primera, que la magnanimidad

permitiría a los británicos transformar a los bóers de enemigos enconados en buenos amigos, y de hecho fue esta su experiencia personal con Jan Smuts, destacado jefe guerrillero bóer, que después de la rendición de su pueblo se convirtió en el líder probritánico de la Sudáfrica de la posguerra y en un entusiasta colega político de Churchill. La segunda conclusión, de consecuencias menos agradables, fue que la guerra de guerrillas librada por gente de espíritu libre era capaz de erosionar a una fuerza superior, limitar su libertad de acción, distorsionar su estrategia y, en última instancia, extraerle grandes concesiones políticas más allá de las obtenidas por medios puramente militares. Al parecer, esta creencia adquirió valor universal en la visión global de Churchill, quien no fue capaz de contextualizarla, sino que calculó la probable reacción de un enemigo más o menos brutal enfrentado a la acción guerrillera. A todas luces, concedió a la idea de las guerrillas un valor propio y llegó a creer que el combatiente guerrillero podría sustentar su victoria en la naturaleza encubierta de sus acciones y el apoyo que recibiría de patriotas civiles. Estas nociones, aunque basadas en el ejemplo bóer, pudieron haberse acentuado con su experiencia personal en los disturbios irlandeses de 1918-1921 y su relación con otro exitoso jefe guerrillero a quien llegó a admirar: Michael Collins. De cualquier manera, cuando ocupó el cargo de primer ministro en 1940, en una coyuntura crítica de la vida nacional, Churchill ya había tomado parte en dos guerras de guerrillas a gran escala, una concluida exitosamente (no sin grandes dificultades), y la otra incontestablemente perdida, por lo que podría perdonársele su adhesión a la idea de que las operaciones guerrilleras eran un medio útil para socavar a un enemigo externo.

«Incendiar Europa» fue la directriz que el 24 de julio Churchill dio a Hugh Dalton, ministro de Economía de Guerra en su gobierno de 1940. Esta acción condujo a la creación de una red de organizaciones subversivas que se infiltraron en toda la Europa ocupada por los nazis al oeste de la Unión Soviética, así como los territorios ocupados por Japón en el Lejano Oriente. La Dirección de Operaciones Especiales fue el principal órgano ejecutor, cuya tarea principal consistía en infiltrar a grupos de agentes, usualmente lanzándolos en paracaídas en territorio ocupado, para establecer contacto con las organizaciones locales de resistencia allá donde existieran,

coordinar la entrega de armas y suministros, y realizar acciones de espionaje y sabotaje. Todos estaban equipados con radios para mantener el contacto con la base. En países más pequeños como Bélgica, Holanda, Dinamarca y Noruega, donde no había condiciones para la actividad guerrillera, estos grupos esencialmente trataban de crear redes de informantes. En el caso de Holanda los resultados fueron desastrosos debido a la infiltración alemana desde el comienzo y su empleo de la radio para atrapar a los nuevos agentes justo desde su llegada. En Francia, la SOE organizó redes de informantes a lo largo y ancho del país, además de entrenar y armar a grupos de la resistencia que proliferaron después de agosto de 1942, cuando los ocupantes introdujeron los trabajos forzados. La resistencia francesa surgió con cierta lentitud, y desde el comienzo se dividió por tendencias ideológicas, lo que obligó a los agentes de la SOE a desplegar un delicado juego político, ya que, dentro del propio país los comunistas trataron de crear un ejército secreto propio leal a Moscú, mientras en Londres De Gaulle se esforzaba por unificar a la resistencia y sumarla a sus propias fuerzas de liberación. En Grecia y los Balcanes, que contaban con una larga tradición de resistencia local al antiguo dominio turco, las bandas guerrilleras se formaron poco después de la ocupación alemana en abril-mayo de 1941, pero también allí obedecían a líneas ideológicas diferentes, lo que fue funesto para la población. En Yugoslavia, el grupo monárquico conocido como Chetnik fue el primero que fue contactado por la SOE, aunque su líder Draza Mijailovich estaba convencido de que la estrategia correcta era fortalecer a sus seguidores hasta que las circunstancias permitieran la *ustanka*, es decir, el levantamiento general contra los ocupantes. Sus opositores comunistas, los partisanos o guerrilleros dirigidos por Josip Tito, optaron por llevar la guerra a todo el país con el objetivo de politizar a la población y lograr una posición que les permitiera establecer un gobierno comunista tras la derrota de las fuerzas de ocupación o su abandono del país. En 1943, atendiendo a que Tito combatía al enemigo, y los Chetnik no, la SOE, cuya división en los Balcanes estaba fuertemente infiltrada por los comunistas británicos, transfirió su respaldo a los partisanos. En Grecia, la SOE nunca apoyó a los comunistas, puesto que Winston Churchill consideró esencial mantener al país fuera de la órbita de

Stalin. No obstante, ya para 1943 la extrema crueldad en sus operaciones internas les permitió convertirse en el grupo de resistencia dominante, e inevitablemente algunas de las armas suministradas por la SOE llegaron a sus manos.

En Grecia, el resultado fue la guerra civil, que persistió después de la liberación en 1944 y no terminó definitivamente hasta 1948. La guerra civil fue también el resultado del conflicto entre los guerrilleros y el Chetnik en Yugoslavia. Ambos conflictos causaron la pérdida de numerosas vidas entre la población civil y aumentaron las represalias de los ocupantes, que con frecuencia cayeron sobre los inocentes. Yugoslavia perdió una proporción mayor de su población que cualquier otro país involucrado en la Segunda Guerra Mundial, la mayor parte de ella víctima de la violencia interna; también Grecia sufrió incontables pérdidas.

En aquella época, y en años posteriores, las campañas guerrilleras patrocinadas por la SOE en la Europa ocupada fueron consideradas un componente importante del esfuerzo bélico contra el nazismo. La historia de la Dirección de Operaciones Especiales contribuyó notablemente al mito de la «inteligencia» como medio misterioso de ganar la guerra, más económico que las batallas y más mortífero, que capturó la imaginación popular en los primeros años de paz. Los principales operativos de la SOE (los oficiales de enlace más destacados lanzados en las montañas de Grecia y Yugoslavia, organizadores de las principales redes que funcionaron en la Francia ocupada) fueron admirados como equivalentes de Lawrence de Arabia, tan glamourosos como él e incluso más eficaces.

El heroísmo de los agentes de la SOE no debe subestimarse jamás. Los que fueron lanzados en paracaídas dentro del territorio francés se arriesgaron a ser descubiertos cada día que estuvieron en acción, y el coraje mostrado, especialmente por mujeres como Violet Szabo y Noor Inayat Khan, arrastradas al mundo del espionaje sencillamente porque hablaban francés, ofrece una lección de humildad a quienquiera que lea sobre su comportamiento y la muerte terrible que sufrieron[267]. Los heroicos combatientes de los Balcanes, que soportaron crueles inviernos en las montañas yugoslavas y todos los días estuvieron en riesgo de ser capturados por el enemigo, también dieron muestras de extraordinario valor. Sin

embargo, en el análisis final, cuando comparamos la importancia militar objetiva de sus logros con las consecuencias de haber apoyado guerras contra Alemania, que eran al mismo tiempo guerras civiles, no podemos menos que poner en tela de juicio la justificación del deseo de Churchill de «incendiar Europa».

La perspectiva de Churchill en cuanto a un levantamiento de toda Europa contra el ocupante alemán (una *ustanka* universal) fallaba esencialmente por una debilidad que ha distorsionado desde entonces tanto la teoría como el ejercicio de la guerra secreta, y por consiguiente de la «inteligencia» misma. Churchill era un caballero inglés comprometido no solo con los valores del juego limpio y el respeto por el enemigo como adversario honorable, sino también con la creencia de que aquellos contra quienes luchaba su país sustentaban idénticos valores. Ese había sido el comportamiento en el pasado, cuando los ejércitos europeos estaban bajo el mando de otros caballeros; y no solo por parte de los ejércitos europeos: J. F. C. Fullern, contemporáneo de Churchill y gran teórico de la guerra, le puso a su libro sobre la guerra de los bóers el título de *La última guerra entre caballeros*. Los bóers de Sudáfrica, aunque decididos a resistir incluso después de la derrota en el campo de batalla, llevaron a cabo la guerra de guerrillas ateniéndose a reglas de caballerosidad. No asesinaban a los prisioneros ni dañaban a los no combatientes, y pese a ser derrotados después de tres años de resistencia, respetaron su código de honor hasta el final.

Churchill, quien siendo un joven parlamentario defendió a los bóer en la Cámara de los Comunes, aunque él mismo los había combatido en aquella guerra, todavía en 1940 suponía que la intransigencia al estilo bóer en la Europa ocupada por Alemania suscitaría la misma respuesta que había visto cuarenta años antes en el Transvaal ocupado por los británicos. Pensaba que los soldados de la Alemania nazi se abstendrían de cometer atrocidades frente a la resistencia, al igual que sus compañeros de armas británicos se habían abstenido de hacerlo en Sudáfrica. Increíblemente, no había tenido en cuenta para nada los cambios ideológicos experimentados en la moral del continente europeo tras la conmoción producida por la Gran Guerra y la revolución política de 1917 y 1939. No se percataba de que el fin de la

estabilidad con que contaban los alemanes (sobre todo de la monarquía y la moneda) daría paso a un régimen que predicaba el odio contra las fuerzas de la inestabilidad, fundamentalmente comunistas y socialistas, pero también contra aquellas que se apartaban de la moral tradicional, los nacionalistas no alemanes y los que se enfrentaban a la idea de que la cultura alemana debía ser el principio rector de la vida en el continente. No se daba cuenta de que el incremento de la resistencia contra un régimen persuadido de su propia superioridad moral como el nazi llevaría a la crueldad inhumana contra quienes se le opusieran. La resistencia en sus muchas variantes fue un movimiento admirable, que en países derrotados y ocupados mantuvo viva la esperanza de la restitución de la independencia y el retorno a medio plazo a la vida democrática, cuando la intervención de Estados Unidos y Gran Bretaña lograra el derrocamiento del dominio alemán. Sin embargo, a corto plazo, la resistencia logró preservar el honor nacional, pero no acarreó más que sufrimiento a quienes levantaron su bandera y a muchos otros que sin quererlo se vieron envueltos en la contienda. Lo cierto es que la resistencia apenas hizo daño a los ocupantes alemanes. De las sesenta divisiones alemanas que rodeaban a Francia en vísperas del día D, ninguna cumplió misiones contra la resistencia, sino que controlaban las costas en espera de la invasión aliada, mientras la seguridad interna quedó a cargo de unas cuantas unidades de la Gestapo y de la policía y milicia francesas. La seguridad interna no era motivo de preocupación para los alemanes en los Países Bajos y Escandinavia. No había problemas de seguridad interna en Checoslovaquia, ni siquiera en la intransigente Polonia, donde el ejército interno seguía la filosofía de Mijailovich en Yugoslavia, es decir, esperar el desarrollo de los acontecimientos hasta que las circunstancias fueran propicias para un levantamiento nacional; y cuando el momento llegó en 1944, fue traicionado por sus liberadores rusos, que permitieron a los alemanes la destrucción de la resistencia polaca para evitarse el trabajo de destruirla ellos mismos.

Esto retrospectivamente, la confusión de la «resistencia» (operaciones encubiertas contra el enemigo usualmente fundamentadas en el concepto de oposición a una ocupación totalitaria o a un poder político opresivo disfrazadas de movimiento de liberación) con la «inteligencia»,

exactamente el ataque contra el espionaje y sistemas de cifrados de un adversario, solo sirvió para perjudicar a ambas. La resistencia, cuyo mejor ejemplo es quizá la oposición de los franceses a la ocupación de su país por los conquistadores alemanes en 1940, es completamente honorable, si bien a menudo ineficaz, como en buena medida ocurrió con la resistencia francesa; pero sustenta el concepto de soberanía nacional y mantiene abierta la posibilidad de la restitución del gobierno legítimo. La inteligencia, en el sentido de ataque de una nación contra los sistemas enemigos de comunicación segura, vigilancia y espionaje, no solo es honrosa, sino necesaria siempre en tiempos de guerra, y ahora, lamentablemente, también en tiempos de paz.

Sin embargo, la mezcla entre resistencia e inteligencia durante la Segunda Guerra Mundial fue una aberración, especialmente británica, y que fue evitada por los alemanes, quienes desde sus guerras de unificación (1866-1871), contra austríacos y franceses asumieron una óptica sumamente legalista de los deberes de los ocupados hacia sus ocupantes, óptica que subyace a su reacción extremadamente cruel contra la resistencia dondequiera que la encontraron: el asesinato de varios miles de personas sospechosas de ser francotiradores en Bélgica en 1914, incluso mujeres y niños, o la feroz represión contra los disturbios en la Europa ocupada de 1933 a 1934, incluida la expulsión de los capturados en Francia y el exterminio a gran escala de partisanos en Europa del este[268]. Por el contrario, los británicos tuvieron varias razones para optar por el fomento de la resistencia. Una de ellas fue su débil posición militar después de junio de 1940, que les animó a adoptar cualquier método de hacer la guerra que le augurara resultados. Otra fue su propia experiencia imperialista de rebelión en el Imperio que les había enseñado con cuánta eficacia los rebeldes son capaces de provocar la dispersión de las fuerzas regulares. Pero la razón crucial pudo haber sido la tradición de guerra irregular que corría por las venas de los británicos, o al menos de su estamento castrense. Una buena parte del imperio se había conquistado por medios no convencionales, como el reclutamiento de guerreros tribales para derrotar a otros guerreros tribales bajo el mando de oficiales británicos, especialmente en la India y en África. Entretanto, los británicos construyeron una jerarquía de naciones más

favorecidas, lo que hicieron con objetivos más bien militares que comerciales, y sus nombres se tomaron para identificar a los destructores más poderosos de la armada británica (*Sikh, Zulu, Matahele, Ashanti, Punjabi y Somali*). Los oficiales británicos que estuvieron al mando de sijs y somalíes admiraban sus cualidades militares, se enorgullecían de su propio conocimiento de los idiomas de sus soldados y de su comprensión de las costumbres de estos; además, consideraban que la combinación de las habilidades de los guerreros en el combate bajo el mando de europeos conformaba una mezcla militar imbatible[269]. Fuera de toda lógica, a los ojos de los británicos la tradición de guerra irregular más eficaz la encarnaban los bóers a quienes algunos adversarios, especialmente Churchill, prefería considerar una tribu de blancos.

Churchill adoptó el término bóer de «comando» para denominar a las fuerzas de asalto que en su opinión debían crearse para atacar los flancos de la fortaleza europea de Hitler en 1940. Simultáneamente, mediante la creación de la SOE se dispuso a organizar una rebelión estilo bóer en los territorios ocupados. No fue difícil reclutar a jóvenes oficiales para entrar en continente ocupado por el enemigo, dado que su misión (movilizar, armar, entrenar y dirigir a las fuerzas opositoras locales) estaba tan arraigada en la tradición castrense británica que los voluntarios no faltaban. Los que fueron a Grecia, muchos de ellos notables estudiosos del mundo clásico, lo hicieron inspirados particularmente en el recuerdo de la misión filohelénica de Byron en la guerra de Independencia griega contra los turcos en la década de 1820; similar entusiasmo animaba a los que se lanzaron en paracaídas en territorio yugoslavo, donde el terreno montañoso, la mala comida, la necesidad de la marcha constante y de comunicarse en los idiomas locales, recordaba la épica de la lucha contra los turcos y las condiciones de la guerra en la frontera noroeste de la India. En muchas de sus manifestaciones, la SOE fue una recreación de la ética imperial, con la diferencia de que, siendo muchos de sus miembros producto del espíritu izquierdista prevaleciente en Oxford y Cambridge en el periodo entreguerras, podían sentirse como compañeros «progresistas» de los partisanos en lugar de agentes de una distante potencia imperial.

Todo no era más que una ilusión. En Europa occidental, la SOE no hizo casi nada para desarticular el control del poder alemán en los territorios ocupados; aunque afortunadamente tampoco causó mucho daño. Cosa que sí hizo en los Balcanes, al suministrar una buena parte de los equipos que permitieron a los partisanos instaurar gobiernos comunistas después de la guerra y apoyar indirectamente su derecho a hacerlo. Apenas por un pelo se libró Grecia de un destino similar. Si Churchill no se hubiera reservado su opinión y si los comunistas griegos no se hubieran extralimitado, Atenas, como Belgrado, habría sido a partir de 1944 una capital comunista.

De hecho el daño fue mucho mayor, ya que la confusión de la subversión con la inteligencia por su misión común de hacer la guerra secreta puso en peligro a la verdadera comunidad de inteligencia. En Gran Bretaña, después del desmantelamiento de la SOE en 1946, el Servicio Secreto británico cometió el error de dejarse arrastrar al negocio de la subversión con resultados desastrosos en Albania, donde el oficial designado para patrocinar a las fuerzas anticomunistas fue el traidor Kim Philby; y en los países del Báltico, donde al igual que en Holanda en 1941-1943, la resistencia estaba controlada por la organización seleccionada por los contactos del MI6 como su objetivo: el KGB ruso. El resultado en ambas regiones fue que muchos patriotas anticomunistas perdieron la vida. En Estados Unidos la CIA, fundada en 1947 para sustituir a la Oficina de Servicios Estratégicos (OSS) de los años de la guerra, desmantelada con demasiada prisa, asumió ambas actividades, la recolección de inteligencia y la subversión, que al principio Gran Bretaña realizaba por separado a través del MI6 y la SOE. En un mundo de secretos que no revela lo que hace ni lo que sabe no corresponde al recién llegado juzgar si fue una mala idea llevar adelante esas misiones de conjunto. La naturaleza de los enemigos de la CIA, muchos por cierto, sugiere que la razón está de su parte. En principio, sin embargo, este autor considera que no es deseable reunir la inteligencia y la subversión en un mismo organismo. La subversión es una frágil forma de lucha que difiere de la guerra convencional por la absoluta imposibilidad de predecir sus resultados. Además, en una democracia siempre puede ser desaprobada por autoridades legítimas y denunciada por los opositores políticos de la autoridad. Por otro lado, la recolección de inteligencia puede

arrojar resultados positivos para la solución del conflicto, y es una actividad que, realizada de manera segura y ordenada, solo los malintencionados podrían condenar.

En última instancia, también la inteligencia es una modalidad frágil de ataque al enemigo. Suele decirse que en la información radica la fuerza, pero la información por sí sola no puede destruir, prevenir, dañar ni siquiera desafiar una ofensiva del enemigo, a menos que la posesión de la información esté acompañada de la fuerza objetiva. Como afirma David Kahn con toda sencillez, «lo fundamental con respecto a la inteligencia […] es que su importancia en la guerra es secundaria». Al reflexionar sobre la derrota de Polonia en la guerra relámpago de 1939, siendo este un país cuyos criptoanalistas descifraron Enigma con un esfuerzo, exclusivamente intelectual, inigualado por los otros enemigos de Alemania, afirma Kahn: «toda la decodificación llevada a cabo por los polacos, todos sus conmovedores esfuerzos y heroicos éxitos, en nada ayudaron a sus militares. La inteligencia solo puede ser efectiva cuando se acompaña de la fuerza»[270].

La mesurada rectificación de Kahn es de la mayor importancia, y deben tenerla presente en todo momento soldados y estadistas, especialmente en estos tiempos de la llamada revolución de la información y su superautopista. La información sobre lo que puede hacer el enemigo y lo que se propone hacer nunca es suficiente para garantizar la seguridad, a menos que también se disponga de la fuerza y la voluntad para resistir, y preferiblemente para anticipársele. No son pocas las veces que los ricos, los bien informados y los autosatisfechos han conocido las amenazas que les deparaba el futuro. No hay duda de que el último califa abasí sospechaba el destino que aguardaba a Bagdad en 1258, cuando se rindió cobardemente al mongol Hulagu y a los estranguladores con cuerdas de arco que le acompañaban. Las débiles democracias occidentales permitieron a Hitler socavar su sistema europeo de seguridad hasta que, casi demasiado tarde, decidieron enfrentarse a él. Por el contrario, en 1941 los japoneses desatendieron todas las pruebas y advertencias de su almirante principal convencidos de que podrían atacar a Estados Unidos y sobrevivir. La información anticipada no constituye una protección contra el desastre. Ni

siquiera la inteligencia en tiempo real llega a ser nunca lo suficientemente real. Al final la fuerza decide. Cuando los estados civilizados empiezan a atravesar el páramo de una guerra universal contra el terrorismo, cuyo final es impredecible, sus guerreros pueden diseñar estrategias y la inteligencia aguzar su mirada; pero la habilidad para asestar golpes seguirá siendo la mejor protección contra la sombra de lo desconocido, del prejuicio y la ignorancia que amenazan a las leyes de la ilustración.

AGRADECIMIENTOS

He intentado mantenerme alejado del mundo de la inteligencia militar durante toda mi vida laboral. Por una buena razón: cuando empecé como profesor de historia militar en la Real Academia Militar Sandhurst, me advirtieron de que cualquier contacto con servicios de inteligencia, especialmente los de otros países, pero también los nuestros, conllevaría una desaprobación oficial (yo debí haber respondido, pero no lo hice, que no poseía la más mínima información que pudiera tener el más remoto interés para cualquier agente de inteligencia sensato). Más tarde, en mi puesto de corresponsal de defensa, y luego de editor de defensa en *The Daily Telegraph*, decidí que no era prudente involucrarme con servicios de inteligencia, convencido, ya a esas alturas de mi vida, de que cualquiera que se relacione con el mundo de la inteligencia militar con la idea de utilizar sus contactos lo más probable es que termine siendo a su vez utilizado, en su propio perjuicio. Sigo siendo de esta idea.

No obstante, y puede que inevitablemente, dada mi carrera primero en el Ministerio de Defensa, luego como periodista y siempre como historiador militar, he terminado conociendo a más personajes del mundo de la inteligencia militar de los que habría conocido si me lo hubiera propuesto. Algunos de mis alumnos de Sandhurst se convirtieron en oficiales de inteligencia; uno de ellos murió, heroicamente, a manos del IRA. Algunos de mis colegas de Sandhurst sirvieron en las Fuerzas Especiales, que están estrechamente vinculadas con los servicios de inteligencia, y a menudo funcionan como su brazo ejecutivo. La vida académica, por improbable que parezca, me ponía a veces en contacto con los servicios de inteligencia, aunque, debo aclarar, más con sus ramas analíticas que con las operativas. Fleet Street (donde todavía estaban las oficinas de *The Daily Telegraph*

cuando yo empecé a trabajar en él, en 1986) tenía entonces, y sigue teniendo, sus propias relaciones informales con los servicios de inteligencia; al principio, el periódico me alentó a conocer los llamados «contactos».

El primero al que me enviaron a conocer era también el más importante, el entonces jefe del Comité Conjunto de Inteligencia, que supervisa el trabajo del Servicio Secreto de Inteligencia (MI6) y el Servicio de Seguridad (MI5), que se ocupan respectivamente de la inteligencia en el extranjero y dentro del país. Se determinó que yo fuera a verlo a uno de los espléndidos clubes para caballeros de Londres. No me dijeron cómo podría reconocerlo. Sin embargo, recordé que en las novelas de John Le Carré —con quien Fleet Street también me pondría en contacto— un buen agente se sienta siempre en la esquina del salón desde donde pueda ver la entrada y tener acceso a dos salidas independientes. Al llegar allí, lo identifiqué de inmediato.

Después conocí al jefe del MI6 y, mucho más tarde, a la entonces jefa de MI5, (la Dama) Stella Rimington; no vacilo en mencionar su nombre, puesto que ella insistió en jubilarse tras la publicación de sus memorias, lo que escandalizó a algunos de sus colegas. La conocí en compañía de mi gran amigo y editor de entonces Max Hastings, quien me había invitado a cenar con ellos, acaso para garantizarle a ella que se trataba de un encuentro meramente social y no de un intento suyo por extraerle información. Durante aquella velada tuve la aguda sensación de estar haciendo de carabina; ciertamente, no participé gran cosa en la charla. Pocos días después, un indignado Max me abordó en la oficina: «¿Sabes lo que acaba de decirme un amigo? A la mañana siguiente de nuestra cena con Stella, ella envió por correo electrónico un resumen de lo que hablamos a Whitehall. ¿Te lo puedes creer?». Aquello me hizo recordar los procesos mentales de los funcionarios públicos, y le dije: «Es lógico. Ella se adelantó a cualquier posible represalia. A los empleados del gobierno les aterrorizan las acusaciones de tratar con el enemigo».

En general, los servicios de inteligencia estadounidenses me parecieron más humanos. En una convención académica me tropecé con un personaje jovial que conocía mi trabajo como historiador militar y me preguntó de

qué aspecto del mismo disfrutaba yo más. «El análisis del orden de batalla», respondí sin vacilar; el orden de batalla es la relación de unidades involucradas en una operación, algo que con frecuencia es sorprendentemente difícil de determinar. «¿De veras?», me dijo. Poco después recibí un mensaje suyo en que me informaba de que él estaba a cargo de entrenar a empleados del gobierno estadounidense para quienes el orden de batalla era un asunto de capital importancia. ¿Podía yo ir a Washington para dar una conferencia sobre este tema?

Washington resultó ser Langley, Virginia, y los empleados en cuestión, analistas adiestrados de la CIA; los analistas procesan la información reunida por la otra rama de la Agencia, la de sus agentes locales. Mi primera conferencia fue un éxito. Invitado a repetirla, fui enviado a un cuartel general de la CIA y puesto en manos de un agente acompañante. Me impresionó la atención de la Agencia a los detalles. «Necesitará un pase», me dijo, y me entregó una hoja de papel para que la firmase. Contenía más información sobre mi persona de la que yo mismo pudiera haber reunido. «Vamos a ver al director, dijo, pero antes tomemos un café». Doblamos juntos por una esquina. El matrimonio que atendía el puesto de café, marido y mujer, eran ciegos.

«Ahora vamos a la oficina del director». Subió con paso seguro, primero un piso, luego otro. Entonces percibí una merma en su seguridad. Al cabo de un rato se detuvo a interrogar a uno que pasaba. «Piso equivocado», dijo, un tanto avergonzado. Cuando finalmente llegamos (todas las puertas eran idénticas y tenían placas diminutas por debajo de la altura de los ojos), entramos a una antesala llena de jóvenes musculosos con bultos a la altura de las axilas. «El director lo espera», dijo uno.

Entré a la sala contigua. Un hombre muy grande, quien enseguida me fue presentado como «William Casey, director de la Agencia Central de Inteligencia», me invitó a sentarme y comenzó a hablar. A esas alturas yo ya había intuido que la CIA deseaba comunicar algo a *The Daily Telegraph*; el problema era que yo no lograba discernir qué. Acerqué mi silla al escritorio de Casey. Este seguía hablando de modo ininteligible. Me acerqué aún más. Al fin, comprendí de golpe que el director no estaba hablando de temas actuales de inteligencia, sino de historia militar; él había

leído mis libros y deseaba hablar de técnica narrativa, ya que él mismo escribía. Aun así me era difícil entender lo que decía.

Finalmente, y como señal inequívoca de que el tiempo se había acabado, Casey se levantó de su escritorio, sacó un libro del estante, escribió en él y se despidió de mí. El libro resultó ser *Where and How the War Was Fought* [Dónde y cómo se libró la guerra], una narración sorprendentemente apasionante de la guerra de la Revolución, contada desde el punto de vista de su geografía; la cálida dedicatoria afirmaba que mis libros le habían sido útiles para componer el suyo. Levemente divertido, regresé al pasillo. Allí estaba mi oficial acompañante junto a varios agentes de alto rango de la CIA. «¿Qué le ha dicho?», me preguntaron todos. «Realmente no he podido entenderlo», respondí. Hubo un estallido de risas general. Yo había dado la respuesta acertada. Luego me enteré de que el director tenía el apodo de *Mumbles* [Farfullador], y se decía que era el único hombre del gobierno que no necesitaba un teléfono seguro.

El último encuentro que mencionaré relacionado con el mundo de la inteligencia secreta fue más complicado y tal vez más siniestro, aunque sería engañoso dar a entender que resultó realmente peligroso. Durante la década de 1980 estuve vinculado a la revista estadounidense *Atlantic Monthly*, por entonces la publicación que mejor pagaba en todo el mundo. Enviado por ella estuve en el Líbano durante la guerra civil, y más tarde en la frontera noroeste de Afganistán, durante la guerra con Rusia. Mi razón para aceptar estos encargos era simple. Yo tenía cuatro hijos en colegios caros y las sumas que *Atlantic* me pagaba, diez mil dólares por artículo, eran una gran ayuda. Mi último encargo fue informar acerca de la situación de seguridad en Sudáfrica, justo antes de la abolición del *apartheid*.

La revista, que tenía contactos en Sudáfrica, se ocupó de los preparativos del viaje. Yo agradecí su intervención porque todavía era miembro del claustro de la Real Academia Militar Sandhurst y, aunque me ausentaría durante las vacaciones escolares, era muy consciente de que no debía visitar un país que por entonces no pertenecía a la Commonwealth, trabajando para una revista extranjera y sin un permiso oficial, que no había obtenido ni solicitado. Me dijeron que contactarían conmigo a mi llegada. Cuando aterricé en el aeropuerto Jan Smuts resulté ser el único pasajero

cuya maleta se había perdido. Informé de mi pérdida y, junto con mi guía, seguí viaje hacia Pretoria. Durante la siguiente semana, además de comprar ropa para sustituir la que había perdido, visité el monumento Voortrekker, sede del primer regimiento de caballería ligera y del Ministerio de Defensa sudafricano, donde un comodoro de la marina sudafricana me comunicó mis instrucciones. También fui a almorzar al Club Pretoria con el general Du Toit, antiguo jefe de la inteligencia militar sudafricana. Durante el almuerzo me preguntó informalmente: «¿Sigue usted en Sandhurst?». Sentí una punzada; yo creía estar viajando como periodista por cuenta propia. Él a todas luces tenía otras ideas. La desaparición de mi maleta se volvió súbitamente significativa.

A la larga, la maleta reapareció en la estación central de policía de Johannesburgo, el día antes de mi partida. En las semanas siguientes, me olvidé de la extrañeza de aquel episodio. Uno o dos meses más tarde, recibí una llamada por teléfono de alguien del Ministerio de Defensa. ¿Podríamos vernos para almorzar? Tal vez no lo escuché con suficiente atención. En cualquier caso, di por hecho que mi interlocutor pertenecía a la Agencia de Inteligencia de Defensa, un cuerpo abierto, y de hecho muy amable, al que yo telefoneaba con frecuencia para solicitar información cuando escribía sobre guerras en oscuras regiones del mundo. Acordamos un encuentro.

El joven del ministerio era impresionante: elegante, cortés y elocuente. Tras un intercambio preliminar, le dije lo complacido que estaba por conocer a un representante de la Agencia de Inteligencia de Defensa, que era una fuente tan servicial. Un leve parpadeo cruzó por su mirada. Claramente había algún malentendido. «Yo no soy de la Agencia de Inteligencia de Defensa», dijo. Me indicó que él venía de otra agencia, sin especificar cuál. De inmediato comprendí que se trataba de un agente del Servicio Secreto de Inteligencia (MI6). Me pregunté qué diablos querría de mí. En breve satisfizo mi curiosidad.

Con extraordinaria franqueza, me dijo que me conocía de antes, por haber estado en Sandhurst, que sentía que podía confiar en mí y que había leído mi artículo sobre Sudáfrica para *Atlantic Monthly*. Sudáfrica era su coto de caza. Viajaba allí con frecuencia. Alarmado, le espeté la pregunta: «¿Ellos saben quién es usted?». Él me contestó imperturbable: «Conocen

algunos de mis nombres. Confío en que no todos, porque eso significaría veinte años». Mientras yo digería esto, él prosiguió: «Me pareció muy interesante el resumen de sus entrevistas en Sudáfrica. ¿Cree que podría regresar y formular más preguntas? Yo le diría qué preguntar. Todo pagado, naturalmente».

Enmudecí, y permanecí mudo durante un rato. Al terminar de almorzar, me dijo: «¿Cree que tendrá que mencionar esta conversación a su editor?». Recobré el habla. «Por supuesto que sí», le dije. A mi regreso a la oficina, Max entró en erupción. «John, ni se te ocurra aceptar. Ni siquiera has ido a la escuela de espionaje. Te comerían con patatas». Yo ya había llegado a la misma conclusión.

Esto puso fin a mi primer y único encuentro con el mundo de la inteligencia secreta. No tengo el más mínimo remordimiento de que terminara allí mismo. Sé con certeza que no cuento con las virtudes necesarias para ser útil en él: ante todo, valor y seguridad en mí mismo. Por otra parte, agradezco haber conocido a algunos que sí las poseen. No quiero mencionar nombres. Pero sí quisiera decir que entre las personas que me fueron presentadas durante mi intermitente relación con el mundo del espionaje está uno de los más célebres traidores del siglo XX. Sirvió a Occidente, corriendo grandes peligros, y es un ser humano fascinante y encantador. Sin embargo, respecto a él comparto los sentimientos de mi esposa, en quien arde el genuino fuego del patriotismo británico y que me dijo después de nuestro único encuentro: «Me agrada, pero no consigo olvidarme de que traicionó a su país. Yo preferiría morir antes que ser una traidora».

Así pues, para ella, mi amada Susanne, va mi primer agradecimiento. También deseo agradecer la ayuda y apoyo de nuestros hijos, nueras y yernos, Lucy y Brooks Newmark, Tom y Pepi, Matthew y Rose; y darles las gracias por la entrada en nuestras vidas de sus maravillosos hijos, Benjamin, Sam, Max, Lily, Zachary y Walter. Quiero dar las gracias de manera especial a Lindsey Wood, mi insustituible ayudante, por su colaboración; y a mis editores, Anthony Whittome, Simon Master, Ash Green y Will Sulkin, mi brillante documentalista gráfica, Anne-Marie

Ehrlich y al maestro cartógrafo Reginald Piggott. La geografía es la clave de la historia militar.

Respetando la confidencialidad, quisiera dar las gracias también a Alan Judd, John Scarlett, Sams Smith, George Allen, William Casey, Bill Gates, Percy Cradock, Anthony Duff, Jeremy Phipps y John Wilsey. Entre mis colegas de *The Daily Telegraph* quisiera dar las gracias a Charles Moore, Michael Smith y Kate Baden.

Finalmente, permítaseme dar las gracias a mi agente literario, Anthony Sheil. Siendo un joven adinerado, se dedicó a hacer fortuna apostando en las carreras de caballos. Se retiró de ese ramo, para dedicarse a apoyar a diversos autores, entre los cuales, agradecidamente, me cuento. Él dijo acerca de los caballos una frase memorable: «Nunca se sabe bastante». Bien pudiera ser esa la divisa de este libro.

BIBLIOGRAFÍA

Las fuentes consultadas para los estudios que componen este libro se encuentran en las Notas. Esta bibliografía incluye algunos de los trabajos más generales sobre inteligencia militar que han sido especialmente valiosos para el autor y en los cuales confía. No incluye muchos de los libros que suelen citarse en las bibliografías sobre «inteligencia», que con demasiada frecuencia resultan sensacionalistas o meros compendios de chismes o especulaciones. Excluye la mayoría de las biografías y autobiografías de agentes de la inteligencia o sus controladores, pues rara vez son fiables.

BEESLY, Patrick, *Very Special Intelligence. The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*, Londres, 1977.

El autor trabajó en la OIC durante la Segunda Guerra Mundial, y este libro erudito y fiable contiene una valiosa descripción de sus métodos y logros. No cubre las operaciones en el Mediterráneo o el Pacífico.

BENNETT, Ralph, *Ultra in the West. The Normandy Campaign, 1944-1945*, Londres, 1979; *Ultra and Mediterranean Strategy*, Londres, 1989.

El autor, un joven graduado en historia por Cambridge, trabajó en Bletchley en la Cabaña 3, que interpretaba mensajes descifrados interceptados a las fuerzas terrestres y aéreas alemanas. Se propone demostrar en detalle cómo los mensajes interceptados influyeron en la conducción de las operaciones; una tarea imponente que cumple de manera perfecta. Su libro es uno de los más originales y valiosos sobre «el secreto de Ultra». Después de la guerra, regresó a Cambridge, donde llegaría a ser presidente del Magdalene College.

BOYLE, Andrew, *The Climate of Treason. Five Who Spied For Russia*, Londres, 1979.

Más escritor profesional que historiador, Boyle merece atención debido a su excepcional capacidad para plasmar caracteres individuales y la atmósfera social. Sus retratos de los «espías de Cambridge», Burgess, Maclean y Philby, sobre todo, son muy convincentes, como también lo es su evocación de la ética de sus vidas pública y privada. Aunque un tanto obsoleto, e impreciso por momentos, *The Climate of Treason* resulta indispensable para cualquiera que busque entender el atractivo del comunismo soviético para la clase universitaria británica antes y después de la Segunda Guerra Mundial.

CALVOCORESSI, Peter, *Top Secret Ultra*, Londres, 1980.

Calvocoressi, miembro de la vieja comunidad griega en Gran Bretaña, educado en Eton y Oxford, sirvió en 1940-1945 como oficial de la RAF en Bletchley. Sus memorias resultan especialmente valiosas por el retrato que aportan sobre el funcionamiento cotidiano de Bletchley.

CHAPMAN, Guy, *The Dreyfus Trials*, Nueva York, 1972.

Un estudio meticuloso, por un historiador profesional, del más notorio escándalo de espionaje de finales del siglo XIX y principios del XX. La exhaustiva investigación de un supuesto traidor constituye una lección objetiva sobre cómo no llevar a cabo protocolos de contraespionaje. El profesor Chapman fue más un especialista en la historia de Francia que en el mundo de la inteligencia, pero su obra es de gran valor para las organizaciones de inteligencia en todo el mundo.

CLARK, Ronald, *The Man Who Broke Purple. The Life of the World's Greatest Cryptologist Colonel William F. Friedman*, Londres, 1977

Friedman es considerado «el mejor criptólogo del mundo» por David Kahn, quien a su vez es el mayor historiador de la inteligencia. Ciertamente su decodificación de la máquina de cifrado mecánico

japonesa, llamada Purple por los americanos, justo antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial, fue una de las mayores proezas del criptoanálisis de todos los tiempos. Friedman sufrió un severo colapso nervioso al finalizar la guerra, pero se recuperó lo suficiente para llegar a ser el principal consultor técnico de la Agencia de Seguridad Nacional, el más importante servicio de códigos y cifrados de Estados Unidos.

CLAYTON, aileen, *The Enemy Is Listening*, Londres, 1980.

Clayton, una oficial de la fuerza aérea auxiliar de mujeres, trabajó durante la Segunda Guerra Mundial en el Middle Eastern Y Service, la organización que interceptaba e interpretaba transmisiones «de bajo nivel» en el campo de batalla. El de «Y» es un asunto que ha sido descuidado, pese a su gran importancia, y su libro es uno de los pocos estudios que lo abordan.

CRUICKSHANK, Charles, *SOE in the Far East*, Oxford, 1983; *SOE in Scandinavia*, Oxford, 1986.

La Dirección de Operaciones Especiales (SOE) fue la organización subversiva creada por Winston Churchill en julio de 1940 para «incendiar Europa». Más tarde se ramificó en Escandinavia y en el Lejano Oriente. En estas historias semioficiales el autor describe la labor de dicha organización.

DAVIDSON, Basil, *Special Operations Europe. Scenes From the Anti-Nazi War*, Londres, 1980.

Davidson sirvió como oficial de la SOE tanto en su sede mediterránea en El Cairo como en los campos de batalla de Hungría, Italia y Yugoslavia. Tenía fuertes convicciones izquierdistas y fue un agente decisivo en transferir el respaldo de los *chetniks* monárquicos en la Yugoslavia ocupada por Alemania a los partisanos comunistas de Tito. Su testimonio ilumina cuán fácilmente el apoyo coyuntural de la

«subversión» conduce a fomentar la guerra civil y los desmanes, con resultados deplorables a largo plazo.

DEAKIN, F. W., *The Embattled Mountain*, Londres, 1971 [ed. esp.: *Tito en la resistencia*, Enrique de Obregón, tr., Grijalbo, Barcelona, 1974].

Deakin, más tarde sir William y rector del St Antony's College de Oxford, fue un enlace de la SOE con los partisanos de Tito. Su célebre libro es una maravillosa historia de aventuras, en la tradición de T. E. Lawrence, y un escalofriante testimonio de la crueldad comunista al intensificar los conflictos internos en busca de dividendos políticos durante la posguerra.

DEAKIN, F. W., y STORRY, Richard, *The Case of Richard Sorge*, Nueva York, 1966 [ed. esp.: *Richard Sorge*, Grijalbo, Barcelona].

Richard Storry, miembro del cuerpo docente de St Antony's durante el rectorado de Deakin, fue un historiador de Japón y, durante la guerra, oficial de inteligencia en el Lejano Oriente. Su estudio sobre el más importante de los espías soviéticos que operaron en los países del Eje ilustra brillantemente la limitada utilidad hasta del agente mejor infiltrado.

FOOT, M. R. D., *SOE in France. An Account of the Work of British Special Operations Executive in France, 1940-1944*, Londres, 1966.

La historia oficial de la Dirección de Operaciones Especiales en Francia, por un historiador académico que sirvió como oficial del Servicio Secreto de Inteligencia durante la Segunda Guerra Mundial, brinda un testimonio extremadamente detallado de las operaciones de todas las redes de la SOE en Francia y sus complejas afiliaciones políticas. Pese a su documentada objetividad, llega a conclusiones que exageran la contribución militar de la resistencia francesa a la victoria anglo-americana en Francia en 1944.

GARLINSKI, Josef, *Intercept*, Londres, 1979.

Garlinski se propone, comprensiblemente, documentar la precursora hazaña de sus compatriotas polacos que descifraron el código Enigma antes de que estallase la Segunda Guerra Mundial, y cómo su labor contribuyó al éxito de Bletchley.

GISKES, Herman, *London Calling North Pole*, Londres, 1953.

Giskes fue el oficial de contraespionaje alemán responsable de capturar y «convertir» a los agentes holandeses de la Dirección de Operaciones Especiales que se lanzaron en paracaídas sobre los territorios holandeses ocupados por Alemania durante 1940-1943. En una muy exitosa campaña de contraespionaje, los alemanes capturaban a casi todos los agentes tan pronto como llegaban y los convencían de que transmitieran de vuelta hacia Gran Bretaña bajo órdenes alemanas. El «juego de Inglaterra», como lo llamaban los alemanes, creó una severa tensión en las relaciones anglo-holandesas durante la guerra y en años posteriores. Este episodio ha sido ahora cabalmente investigado y relatado por M. R. D. Foot en *SOE in the Netherlands*, Londres, 2002.

HANDEL, Michael, (ed.), *Leaders and Intelligence*, Londres, 1989.

Handel, profesor del US Army War College, es un prolífico escritor y editor, cuyo tema principal es la inteligencia operativa. Cuando no es el autor principal, suele compilar trabajos de reconocidos escritores sobre temas de inteligencia, como los del profesor Christopher Andrew de Cambridge. Todas sus compilaciones, incluyendo *War, Strategy and Intelligence*, Londres, 1989 y *Intelligence and Military Operations*, Londres, 1990, contienen materiales valiosos, que iluminan tanto el pasado como el presente.

HINSLEY, F. H., THOMAS, E. E., RANSOM, C. F. G., y KNIGHT, R. C., *British Intelligence in the Second World War. Its Influence on Strategy and Operations*, Londres, vol. I, 1979; Volume II, 1981; vol. III, parte I, 1984; vol. III parte ii, 1988; vol. IV, 1990.

Los cinco volúmenes de Hinsley, la historia oficial de la inteligencia británica en la Segunda Guerra Mundial, son la publicación individual más importante sobre que enucia el subtítulo: cómo repercute la inteligencia en la toma de decisiones durante la guerra. Hinsley parece cubrir casi todos los temas relacionados, incluyendo cómo fue descifrado Enigma, cómo funcionaba Ultra, cómo se deben juzgar los éxitos y fracasos de la inteligencia británica en comparación con los de sus enemigos, y cómo la inteligencia afectó el resultado de la guerra en su conjunto. Su obra ha sido criticada como el trabajo «de un comité para un comité»; pero eso es injusto. Se trata de un logro de sumo valor e interés.

HINSLEY, F. H. y THRIPP, Alan, (eds.), *Codebreakers. The Inside Story of Bletchley Park*, Oxford, 1993.

Una fascinante colección de treinta y un ensayos por miembros de Bletchley Park, sobre temas tan variados como el funcionamiento del sistema de vigilancia y la construcción de las famosas cabañas. Un complemento indispensable de la historia oficial de Hinsley.

HOWARD, Michael, *British Intelligence in the Second World War*, vol. V, *Strategic Deception*, Londres, 1990.

El último volumen de la gran obra de Hinsley, a cargo del principal historiador militar británico del siglo XX, es un fascinante recuento de los esfuerzos británicos por engañar al enemigo, con resultados diversos pero con algún éxito contra la campaña de armas secretas de Alemania.

JAMES, William, *The Eyes of the Navy. A Biographical Study of Admiral Sir Reginald Hall*, Londres, 1955.

El almirante Hall, a quien llamaban *Blinker* [Intermitente] en la marina británica debido a un tic nervioso facial, fue el fundador de la inmensamente exitosa organización de inteligencia conocida como la Sala 40 (OB 40), mediante la cual el Almirantazgo logró una total supremacía en el terreno de la inteligencia sobre su homólogo alemán

durante la Primera Guerra Mundial. Posteriormente, la jactanciosa revelación de sus logros hizo que estos se vieran comprometidos, sobre todo los relacionados con el criptoanálisis, en el periodo de entreguerras.

JONES, R. V., *The Wizard War. British Scientific Intelligence 1939-1945*, Londres, 1978.

Jones, un joven funcionario y científico, se ganó el favor de Winston Churchill durante la batalla de Inglaterra y posteriormente debido a su descubrimiento de cómo la Luftwaffe utilizaba radioondas para guiar a sus bombarderos hacia blancos británicos. El «hombre que descifró las ondas» ascendió a partir de ahí cada vez más, llegando incluso a enfrentarse a lord Cherwell en la disputa acerca del peligro de las armas V en 1944. Su testimonio sobre la inteligencia científica es uno de los relatos personales más valiosos de la guerra, aunque no revela por qué Jones cayó en el olvido después de 1945.

KAHN, David, *The Codebreakers. The Story of Secret Writing*, ed. revisada, Nueva York, 1996.

El libro de Kahn es una verdadera enciclopedia del criptoanálisis, superior a cualquier otra publicación sobre este tema. La edición original fue publicada antes de la revelación del secreto de Enigma; la edición revisada repara esta deficiencia. Su gran extensión (1181 páginas) y densidad disuadirán al lector ocasional, pero la persistencia se verá recompensada.

KAHN, David, *Hitler's Spies. German Military Intelligence in World War II*, Nueva York, 1978.

El título es poco apropiado. Este libro es un estudio de cómo funcionaba en la práctica la inteligencia militar alemana y es un raro ejemplo del esfuerzo de un experto por relacionar la información obtenida por medio de la inteligencia con los resultados operativos.

LEWIN, Ronald, *Ultra Goes to War*, Londres, 1978.

El libro de Lewin, publicado cuatro años después del de Winterbotham, *The Ultra Secret* (1974), que fue el primero en desvelar el secreto de Bletchley, fue un intento por corregir sus principales errores y situar el logro de Ultra en un contexto más amplio. Constituye un valioso recuento de la historia de Bletchley.

MCLACHLAN, Donald, *Room 39. A Study in Naval Intelligence*, Londres, 1968.

Aunque publicado antes de la revelación del secreto de Ultra, por lo cual solo puede referirse a Bletchley como la «Estación x», este ha sido llamado «uno de los mejores libros sobre inteligencia jamás escritos». Es una descripción del funcionamiento de la división de inteligencia de la marina, hecha por uno de sus oficiales, durante la Segunda Guerra Mundial.

MASTERMAN, J. C., *The Double-Cross System in the Second World War*, Londres, 1972.

Masterman, un profesor de Oxford que llegó a ser preboste del Worcester College después de la guerra, presidió durante la misma el Double-Cross (XX) Committee, un cuerpo dedicado a manipular información con el propósito de confundir al enemigo. Su trabajo más importante fue mantener engañados a los alemanes acerca del éxito de su campaña de armas secretas durante 1944-1945.

POWERS, Thomas, *The Man Who Kept the Secrets. Richard Helms and the CIA*, Nueva York, 1979.

Una biografía del director de la CIA, 1966-1972, bajo las administraciones Johnson y Nixon, por un ganador del premio Pulitzer, que también es la historia de la CIA desde sus primeros años. Con un tono sobrio y un enfoque objetivo, brinda abundante información, no solo acerca de los protocolos y operaciones de inteligencia, sino

también sobre la influencia de la inteligencia en la política y la toma de decisiones.

SWEET-ESCOTT, Bickham, *Baker Street Irregular*, Londres, 1965.

Sweet-Escott, al igual que Peter Calvocoressi, graduado del Balliol College, Oxford, detentó un gran número de cargos dentro de la SOE y describe sus métodos y a muchas de sus personalidades con esmero y realismo.

TREVOR-ROPER, Hugh, *The Philby Affair. Espionage, Treason and Secret Services*, Londres, 1968.

Trevor-Roper, más tarde profesor *regius* de historia moderna en Oxford, máster de Peterhouse, Cambridge, y nombrado lord Dacre, conoció bien a Philby y, aunque él mismo fue solo un oficial de inteligencia de rango menor, proporciona un sutil y penetrante retrato de su excolega. El libro incluye también un ensayo sobre el almirante Canaris, jefe de la Abwehr alemana durante la Segunda Guerra Mundial.

TUCHMAN, Barbara, *The Zimmermann Telegram*, Nueva York, 1958 [ed. esp.: *El telegrama de Zimmermann*, Eric Tremps, tr., RBA, Barcelona, 2010].

Este breve libro forjó la reputación de la célebre historiadora norteamericana. Su relato de cómo el Almirantazgo británico descifró las comunicaciones diplomáticas alemanas en 1917, revelando sus esfuerzos por convencer a México de que atacase Estados Unidos, para provocar así la entrada de este país en la Primera Guerra Mundial del lado de los Aliados, es una obra maestra de la historia de la inteligencia. Pese a ser un tanto incompleto, resiste la prueba del tiempo.

WELCHMAN, Gordon, *The Hut Six Story*, Londres, 1982.

Welchman fue en 1939 profesor de matemáticas en el Sidney Sussex College, Cambridge, uno de los muchos reclutados para incorporarse a Bletchley Park al estallar la guerra. Resultó muy eficaz en el asedio

contra Enigma y fue un factor determinante en la reorganización de Bletchley para enfrentarse al desafío de una guerra total. Su libro, además de ser todo un clásico, brinda la descripción más comprensible de cómo funcionaba Enigma y cómo Bletchley fue poco a poco descifrándola. Indispensable.

WINTERBOTHAM, F. W., *The Ultra Secret*, Londres, 1974 [ed. esp.: *Ultrasecreto*, Mª Antonia Oliver, tr., Grijalbo, Barcelona, 1975].

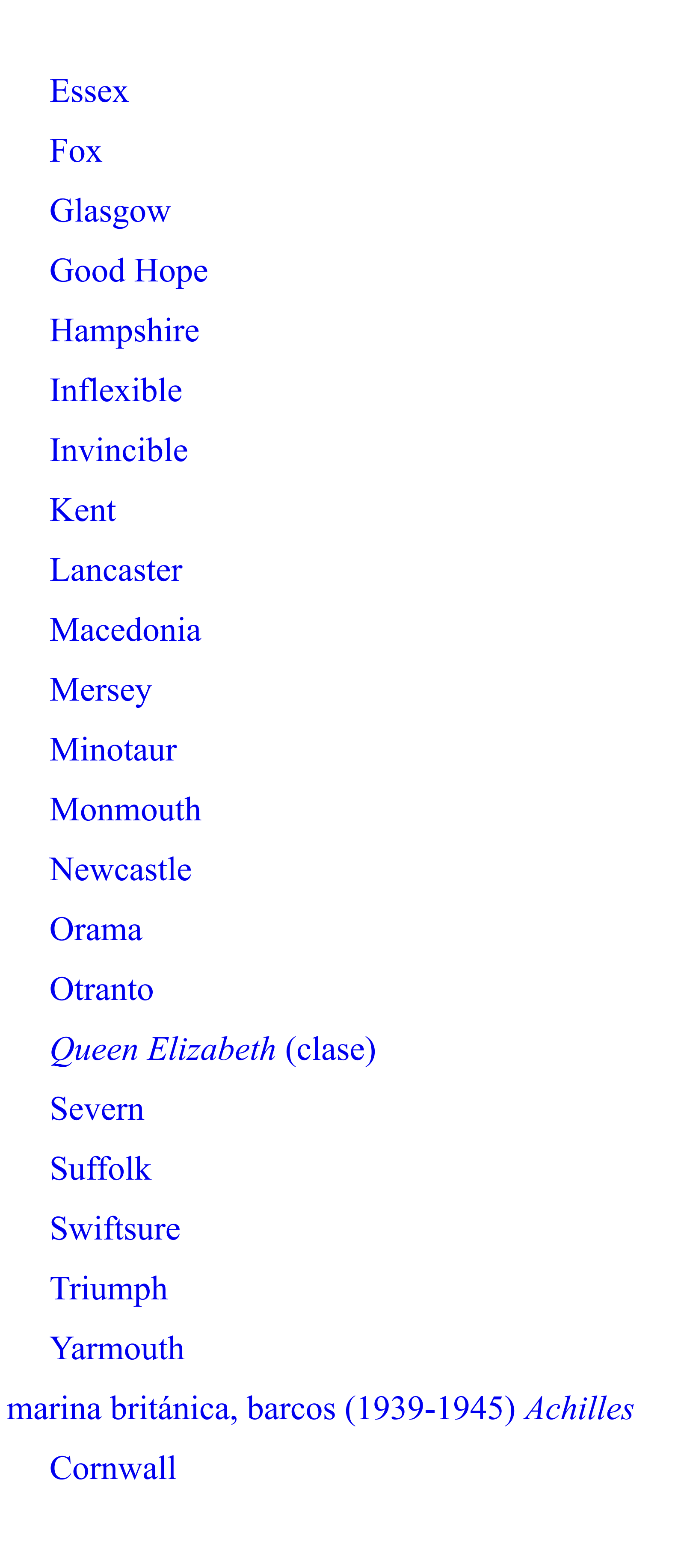
Winterbotham, un oficial regular de la fuerza aérea que había militado en el Servicio Secreto de Inteligencia, fue enviado a la sección aérea de Bletchley durante la guerra. Aparentemente le dieron permiso para publicar este libro, el primero en inglés que revela el secreto de Ultra (aunque anteriormente este había sido insinuado por Trevor-Roper), debido a que el gobierno temía que los polacos lo hicieran antes. Escrito básicamente de memoria, *The Ultra Secret* contiene muchos errores de contenido y de interpretación.

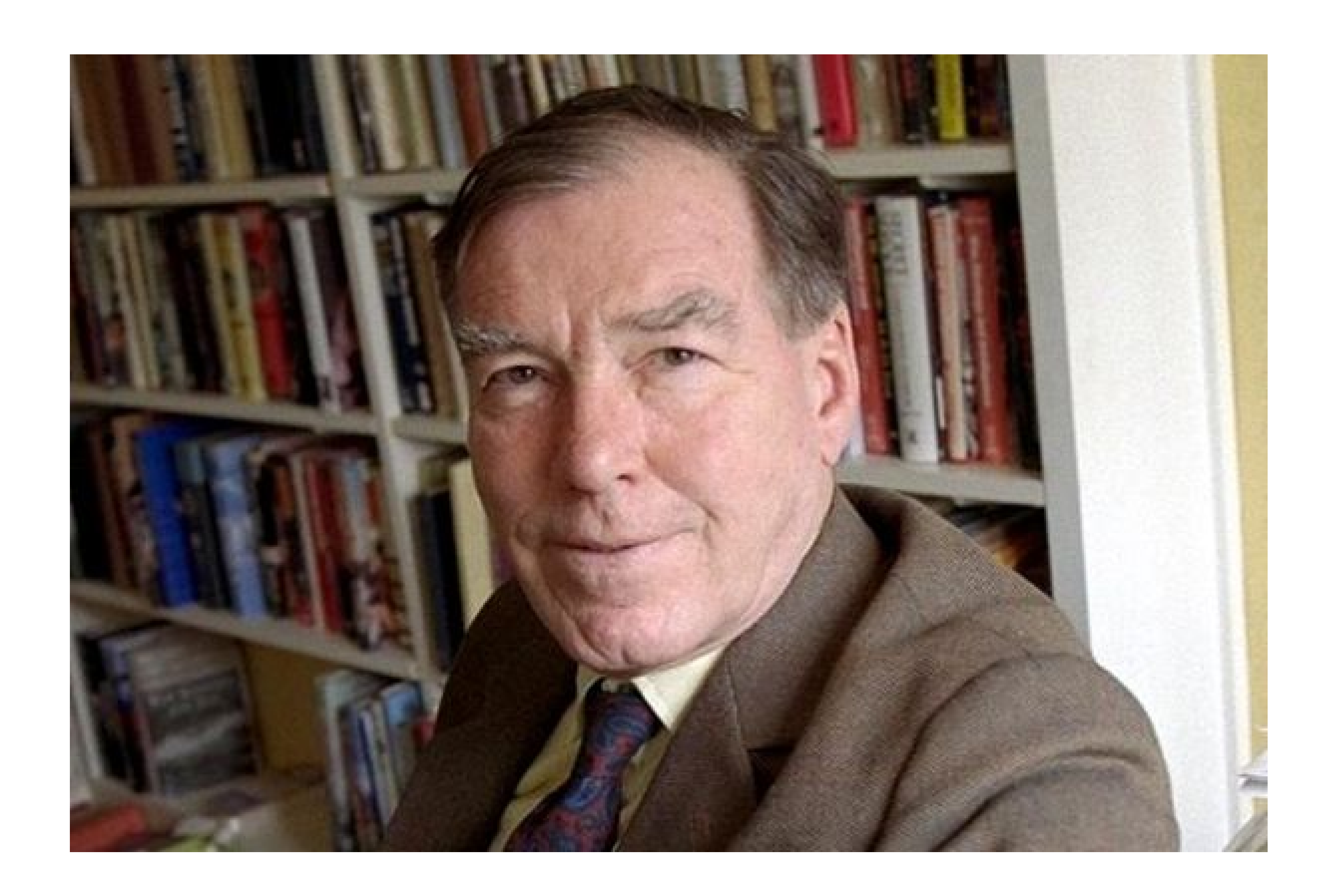
WOHLSTETTER, R., *Pearl Harbor, Warning and Decision*, Stanford, 1962.

El análisis de Roberta Wohlstetter de cómo Japón logró organizar su ataque sorpresa contra Pearl Harbor en diciembre de 1941 es meticuloso y exhaustivo. Su libro es comúnmente admirado por los expertos en inteligencia y, aunque no exento de críticos, constituye el más valioso estudio de los prolegómenos de la guerra del Pacífico.

LISTADO DE MAPAS

ÍNDICE ANALITICO





JOHN KEEGAN (Clapham, Inglaterra, 15 de mayo de 1934 - 2 de agosto de 2012) fue un historiador militar británico. Se caracterizó por analizar los hechos militares históricos aplicando la lógica y, a la vez, buscando el lado humano e individual del combatiente.

NOTAS

I. CONOCER AL ENEMIGO

[1] N. Austin y N. Rankov, *Exploratio. Military and Political Intelligence in the Roman World from the Second Punic War to the Battle of Adrianople*, Londres, 1995, pp. 26-267, 209-210. <<

[2] *Ibid*., pp. 9-10. <<

[3] *Ibid*., p. 246. <<

[4] E. Christiansen, *The Northern Crusades, The Baltic and the Catholic Frontier, 1100-1525*, Londres, 1980, pp. 161-163. <<

[5] S. Runciman, *The First Crusade*, Cambridge, 1951, libro III, caps. 2 y 3, libro IV, cap. I [ed. esp.: *Historia de las cruzadas*, Germán Bleiberg, tr., Alianza, Madrid, 2008]. <<

[6] P. Contamine, *War in the Middle Ages*, M. Jones, tr., Oxford, 1984, pp. 25-30, 219-228 [ed. esp.: *La guerra en la Edad Media*, Francisco Javier Faci, tr., Labor, Barcelona, 1984]. <<

[7] J. R. Alban y C. T. Allmond, «Spies and Spying in the Fourteenth Century», en C. T. Allmond, (ed.), *War, Literature and Politics in the Late Middle Ages*, Londres, 1976, pp. 73-101. <<

[8] T. Barker, *The Military Intellectual and Battle, Raimondo Montecuccoli and the Thirty Years War*, Nueva York, 1975, pp. 160, 242. <<

[9] C. Duffy, *The Military Experience in the Age of Reason*, Londres, 1987, p. 186. <<

[10] C. Duffy, *Frederick the Great. A Military Life*, Londres, 1985, pp. 59-64. <<

[11] Austin y Rankov, ob. cit., p. 15. <<

[12] Acerca del sistema *harkara* y su control por los británicos, véase C. A. Bayly, *Empire and Information, Intelligence gathering and Social Communication in India, 1780-1870*, Cambridge, 1996; particularmente el capítulo II. <<

[13] El origen del término «y» se desconoce. Quizá proviene del símbolo usado por oficiales de artillería británicos para designar la localización acústica, con los brazos de la y representando las ondas sonoras recibidas en un punto de interceptación central. <<

[14] Acerca del tema de la influencia de Sorge en el proceso de toma de decisiones soviético, y su credibilidad o no en las altas esferas, véase F. W. Deakin y G. R. Storry, *The Case of Richard Sorge*, Londres, 1966 [ed. esp.: *Richard Sorge*, Grijalbo, Barcelona]; particularmente el capítulo 13. Véase también Walter Laqueur, *A World of Secrets. The Uses and Limits of Intelligence*, Nueva York, 1985, pp. 236-237, 244. Independientemente de su éxito (o fracaso), la figura de Sorge sigue siendo significativa, al ejemplificar con su carácter, personalidad y carrera hasta dónde puede llegar un agente ideológicamente comprometido. Sorge era extremadamente inteligente y temerario, y estaba totalmente dedicado a sus ideas, lo que le llevó en la práctica a prestar su lealtad incondicional a un país que no era el suyo. <<

[15] Laqueur, ob. cit., pp. 244, y p. 381, n. 20. <<

[16] A. Boyle, *The Climate of Treason*, Londres, 1979, p. 371. <<

II. PERSIGUIENDO A NAPOLEÓN

[17] Geoffrey Bennett, *Nelson the Commander*, Londres, 1972, p. 59. <<

[18] Hugh Popham, *A Damned Cunning Fellow*, S. Austell, 1991, p. xiii. <<

[19] Bennett, ob. cit., pp. 61-62. <<

[20] Brian Lavery, *Nelson and the Nile*, Chatham, 1998, p. 9. <<

[21] C. de la Jonquière, *L'Expédition d'Egypte*, París, 1900, vol. I, pp. 96-98.
<<

[22] H. Nicolas, *Dispatches and Letters of Nelson*, Londres, 1845, vol. 3, p. 17. <<

[23] *Ibid*., p. 26. <<

[24] *Ibid*., p. 29. <<

[25] *Ibid*., p. 13. <<

[26] *Ibid*., p. 30. <<

[27] Lavery, ob. cit., p. 124. <<

[28] M. Duffy, «British Naval Intelligence and Bonaparte's Egyptian Expedition of 1798», en *Mariner's Mirror*, vol. 84, núm. 3, agosto de 1998, p. 283. <<

[29] *Ibid*., p. 285. <<

[30] Lavery, ob. cit., p. 125. <<

[31] G. P. B. Naish, *Navy Records Society*, vol. 100, 1958, pp. 407-409. <<

[32] A. T. Mahen, *Life of Nelson*, Boston, 1900, vol. I, p. 332. <<

[33] S. E. Maffeo, *Most Secret and Confidential*, Annapolis, 2000, p. 264.
<<

III. CONOCER EL TERRENO: STONEWALL JACKSON EN EL VALLE DE SHENANDOAH

[34] J. McPherson, *Battle Cry of Freedom: The American Civil War, Oxford History of the United States*, Nueva York, 1988, pp. 12-13, 318-319. <<

[35] T. Harry Williams, *Lincoln and His Generals*, Londres, 1952, pp. 13-14.
<<

[36] McPherson, ob. cit., pp. 245-246. <<

[37] J. Waugh, *The Class of 1846*, Nueva York, 1994, p. 264. <<

[38] R. G. Tanner, *Stonewall in the Valley*, Mechanicsburg, 1996, pp. 3-23.
<<

[39] Williams, ob. cit., p. 5. <<

[40] E. B. McElfrish, *Maps and Mapmakers of the Civil War*, Nueva York, 1999, p. 23. <<

[41] *The Imperial Gazetteer of India*, vol. IV, Oxford, 1907, pp. 481-507. <<

[42] D. W. Meining, *The Shaping of America*, vol. 2, New Haven, 1986, pp. 161-163. <<

[43] McElfrish, ob. cit., p. 18. <<

[44] C. Duffy, *Frederick the Great*, Londres, 1985, pp. 325-326. La práctica de considerar los mapas como secretos de estado es antigua. Ya en el siglo XVI el rey Manuel de Portugal, por ejemplo, había establecido la pena de muerte para todo súbdito que enviara al extranjero cualquier mapa del viaje de Cabral a la India; y la armada española había adoptado la práctica de lastrar mapas y cartas náuticas para tirarlos al mar ante cualquier amenaza seria de captura (para comienzos del siglo XX la costumbre de lastrar los libros de código ya se había hecho universal entre las armadas de Occidente). Sobre el valor del conocimiento directo del terreno, adquirido mediante el reconocimiento diario, véase Maquiavelo, *El príncipe*, cap. XIV. El príncipe, escribe Maquiavelo, «debe cazar con regularidad, para así acostumbrar su cuerpo a las privaciones y de paso aprender geografía práctica […] así aprenderá a localizar al enemigo, guiar a su ejército en la marcha y prepararle para la batalla». Mi gratitud y agradecimientos a la Dra. Paige Newmark, del Lincoln College, Oxford, por estas referencias. <<

[45] *Imperial Gazeteer of India*, vol. IV, p. 499. <<

[46] C. A. Bayly, *Empire and Information, Intelligence Gathering and Social Communication in India, 1780-1870*, Cambridge, 1996, pp. 108 y 110. <<

[47] McElfrish, ob. cit., p. 22. <<

[48] Tanner, ob. cit., p. 115. <<

[49] McElfrish, ob. cit., p. 29. <<

[50] *Ibid*., p. 85. <<

[51] V. Esposito, *The West Point Atlas of American Wars*, vol. I, Nueva York, 1959, mapa 39. <<

[52] T. Roosevelt, *Autobiography*, 1913, citado en P. G. Tsouras *Warrior's Words*, Londres, 1992. <<

[53] Tanner, ob. cit., p. 117. <<

[54] *Jackson Papers (b)*, 19 de marzo de 1862, Sociedad Histórica de Virginia, Richmond. <<

[55] Tanner, ob. cit., p. 124. <<

[56] M. A. Jackson, *Life and Letters of General Thomas J. Jackson*, Nueva York, 1892, p. 248. <<

[57] Departamento de Guerra de Estados Unidos, *War of the Rebellion*, IV, I, pp. 234-235. <<

[58] Tanner, ob. cit., p. 194. <<

[59] Citado en *ibid*., p. 260. <<

[60] *Ibid*., p. 297. <<

[61] *Ibid*. <<

[62] *Ibid*., p. 352. <<

[63] R. Taylor, *Destruction and Reconstruction*, Nueva York, 1955, p. 76. <<

[64] *Ibid*., p. 438. <<

[65] *Ibid*., p. 420. <<

IV. INTELIGENCIA INALÁMBRICA

[66] P. Kemp (ed.), *Oxford Companion to Ships and the Sea*, Oxford, 1976, pp. 770-771. <<

[67] A. Hezlet, *The Electron and Sea Power*, Londres, 1975, p. 6. <<

[68] Tanner, véase ob. cit., cap. 3, pp. 417-421, n. 5. <<

[69] Véase J. Keegan, *The Mask of Command*, Londres, 1987, cap. 3, pp. 210-212 [ed. esp.: *La máscara del mando*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1991]. <<

[70] Hezlet, ob. cit., p. 31. <<

[71] P. Kennedy, «Imperial Cable Communications and Strategy, 1820-1914», *EHR*, octubre de 1971, pp. 728-752. <<

[72] D. Kynaston, *The City of London*, vol. II, Londres, 1995, pp. 8 y 40-41.
<<

[73] Hezlet, ob. cit., p. 77. <<

[74] *Ibid*., p. 68. <<

[75] Kennedy, ob. cit., p. 741. <<

[76] A. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, vol. II, Oxford, 1965, pp. 4-5. <<

[77] *Ibid*., II, p. 22. <<

[78] *Ibid*., II, p. 34. <<

[79] Citado en J. Steinberg, *Yesterday's Deterrent*, Londres, 1965, p. 208. <<

[80] P. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, 1994, p. 65. <<

[81] C. Burdick, *The Japanese Siege of Tsingtau*, Hamden, ct, 1976, p. 51. <<

[82] Geoffrey Bennett, *Naval Battles of the First World War*, 1968, p. 56. <<

[83] D. Van der Vat, *The Last Corsair*, Londres, 1983, p. 41. <<

[84] Bennett, ob. cit., p. 77. <<

[85] *Ibid*., pp. 182-183. <<

[86] *Ibid*., p. 78. <<

[87] J. Corbett, *Naval Operations*, vol. I, 1920, p. 305. <<

[88] Citado en Bennett, ob. cit., p. 86. <<

[89] Halpern, ob. cit., p. 36. <<

[90] Citado en Bennett, ob. cit., p. 92. <<

[91] Halpern, ob. cit., p. 93. <<

[92] Corbett, ob. cit., p. 344. <<

[93] *Ibid*., p. 346. <<

[94] Citado en *ibid*., p. 349. <<

[95] *Ibid*., p. 357. <<

[96] *Ibid*., p. 357. <<

[97] Citado en Van der Vat, ob. cit., p. 61. <<

[98] Citado en *ibid*., p. 75. <<

[99] Bennett, ob. cit., p. 110. <<

[100] *Ibid*., p. 129. <<

[101] K. Middlemas, *Command the Far Seas*, Londres, 1961, p. 194. <<

[102] *Ibid*., p. 196. <<

[103] Véase n. 28. <<

V. CRETA: LA INFORMACIÓN PREVIA NO AYUDÓ

[104] Véase D. Showalter, *Tannenberg*, Hamden, 1991, p. 170. <<

[105] P. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, 1974, p. 316.
<<

[106] A. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, vol. III, p. 42. <<

[107] *Ibid*., pp. 134 y ss. <<

[108] *Ibid*., p. 40. <<

[109] Halpern, ob. cit., pp. 36-37; pero véase A. Lambert, *The Rules of the Game*, Londres, 1996, p. 49, quien duda de estas circunstancias; quienes conocieron este incidente lo llamaban «la pesca milagrosa», Halpern, *ibid*., p. 37. <<

[110] S. Singh, *The Code Book*, Londres, 1999, pp. 46-51 [ed. esp.: *Los códigos secretos*, José Ignacio Moraza, tr., Debate, Barcelona, 2000]. <<

[111] R. E. Weber, *Masked Dispatches: Cryptograms and Cryptology in American History, 1775-1900*, National Security Agency, 1993, pp. 43-44. <<

[112] S. Maffeo, *Most Secret and Confidential*, Annapolis, 2001, p. 83. <<

[113] Singh, ob. cit., p. 120. <<

[114] Budiansky, *Battle of Wits*, Nueva York, 2000, p. 70-71. <<

[115] R. Kippenhahn, *Code Breaking*, Woodstock, Nueva York, 2000, pp. 28-29. <<

[116] Singh, ob. cit., p. 136. <<

[117] *Ibid*., pp. 134, 136. <<

[118] Citado en W. Kozaczuk, *Enigma*, Londres, 1984, p. 270. <<

[119] *Ibid*., p. 277. <<

[120] *Ibid*., p. 284. <<

[121] *Ibid*., pp. 22-23, n. 2. <<

[122] *Ibid*., p. 304. <<

[123] G. Welchman, *The Hut Six Story*, Londres, 1982, p. 63. <<

[124] *Ibid*., p. 71. <<

[125] R. Lewin, *Ultra Goes to War*, Londres, 1988, p. 47. <<

[126] Budianski, ob. cit., p. 48. <<

[127] Welchman, ob. cit., pp. 76-77. <<

[128] Véase Andrew Hodges, *Alan Turing: The Enigma*, Londres, 1992; especialmente pp. 96-99, sobre Bletchely, cap. IV. <<

[129] Welchman, ob. cit., p. 168. <<

[130] F. H. Hinsley y otros, *British Intelligence in the Second World War*, vol. II, Londres, anexo 4, pp. 658 y ss. <<

[131] Welchman, ob. cit., p. 98. <<

[132] Hinsley y otros, ob. cit., p. 657. <<

[133] C. MacDonald, *The Lost Battle. Crete 1941*, Londres, 1993, pp. 11-12.
<<

[134] H. Trevor-Roper (ed.), *Hitler's War Directives*, Londres, 1965, pp. 68-69. <<

[135] A. Beevor, *Crete: The Battle and the Resistance*, Londres, 1991, p. 76 [ed. esp.: *La batalla de Creta*, Santigo Jordán, tr., Crítica, Barcelona, 2004]. <<

[136] *Ibid*., p. 72. <<

[137] I. Stewart, *The Struggle for Crete*, Oxford, 1966, p. 58. <<

[138] Beevor, ob. cit., p. 349. <<

[139] *Ibid*., p. 351-352. <<

[140] Paul Freyberg, *Bernard Freyberg VC*, Londres, 1991. <<

[141] R. Bennett, *Ultra and Mediterranean Strategy, 1941-1945*, Londres, 1989, pp. 57-58. <<

[142] Beevor, ob. cit., pp. 346-348. <<

[143] *Ibid*., p. 105. <<

[144] *Ibid*., p. 112. <<

[145] *Ibid*., p. 107. <<

[146] Citado en *ibid*., p. 107. <<

[147] MacDonald, ob. cit., p. 216. <<

[148] *Ibid*., p. 196. <<

[149] Stewart, ob. cit., pp. 317-318, 374-375. <<

[150] MacDonald, ob. cit., p. 203. <<

[151] *Ibid*., p. 212. <<

[152] Bennett, ob. cit., p. 20. <<

[153] *Ibid*., p. 19. <<

[154] *Ibid*., p. 20. <<

VI. MIDWAY: ¿UN TRIUNFO SOLO DE LA INTELIGENCIA?

[155] H. Strachan, *The First World War*, vol. I, Oxford, 2001, p. 458 [ed. esp.: *La Primera Guerra Mundial*, Ejército de Tierra, Estado Mayor, Madrid, 1985]. <<

[156] R. Spector, *Eagle Against the Sun*, Londres, 1985, p. 42. <<

[157] *Ibid*., pp. 46-47. <<

[158] H. P. Willmott, *Empires in the Balance*, Londres, 1982, p. 71. <<

[159] S. Budiansky, *Battle of Wits*, Nueva York, 2000, p. 120. <<

[160] *Ibid*., pp. 321 y ss. <<

[161] *Pearl Harbor Revisited. United States Navy Communications Intelligence, 1924-1941*, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, 2001, p. 17. <<

[162] R. Lewin, *The American Magic*, Nueva York, 1982, p. 42. <<

[163] *Pearl Harbor Revisited*, anexo A, «Messages Intercepted Between 6 September and 4 December, 1941», pp. 53-65. <<

[164] Spector, ob. cit., pp. 153-155. <<

[165] H. Shorreck, *A Priceless Advantage*, Naval Historical Center, Washington Navy Yard, 2001, p. 9. <<

[166] *Ibid*., p. 11. <<

[167] *Ibid*., p. 5. <<

[168] *Ibid*., p. 6. <<

[169] *Ibid*., p. 8. <<

[170] *Ibid*., p. 9. <<

[171] *Ibid*., p. 10. <<

[172] Spector, ob. cit., p. 166. <<

[173] Shorreck, ob. cit., p. 10. <<

[174] *Ibid*., p. 12. <<

[175] A. Marder, *Old Friends: New Enemies, The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy*, vol. II, Oxford, 1990, p. 93. <<

[176] J. Winton, *Ultra in the Pacific*, Londres, 1993, p. 58. <<

[177] W. Lord, *Midway: the Incredible Victory*, Wave, 2000, p. 119. <<

[178] H. Bicheno, *Midway*, Londres, 2001, p. 149. <<

VII. LA BATALLA DEL ATLÁNTICO: LA INTELIGENCIA, UN FACTOR ENTRE MUCHOS

[179] F. H. Hinsley y A. Stripp, *Codebreakers*, Oxford, 1993, p. 11. <<

[180] *Ibid*., p. 12. <<

[181] W. S. Churchill, *The Second World War*, Londres, 1949, p. 529 [ed. esp.: *La Segunda Guerra Mundial*, Mª Alejandra Devoto, tr., La Esfera de los Libros, Madrid, 2009]. <<

[182] P. Padfield, *Dbnitz*, Londres, 1964, pp. 101 y ss. <<

[183] Ministerio de Defensa, *The U-Boat War in the Atlantic*, vol. I, Londres, 1989, p. 1. <<

[184] *Ibid*., pp. 3-4. <<

[185] J. Terraine, *Business in Great Waters*, Londres, 1983, p. 142. <<

[186] *Ibid*., pp. 618-619. <<

[187] *Jane's Fighting Ships*, Londres, 1940, pp. 60 y ss. <<

[188] Terraine, ob. cit., pp. 54, 119. <<

[189] Padfield, ob. cit., p. 201. <<

[190] Terraine, ob. cit., pp. 266-268. <<

[191] Hinsley y otros, *British Intelligence in the Second World War*, Londres, 1981, y después, vol. I, p. 336; vol. II, p. 179. <<

[192] *Ibid*., vol. II, anexo 4, partes 3 y 6. <<

[193] *Ibid*., vol. II, anexo 9, p. 681. <<

[194] *Ibid*., vol. II, anexo 19, pp. 751-752. <<

[195] C. Blair, *Hitler's U-Boat War*, vol. I, *The Hunters, 1939-1942*, Nueva York 1996, pp. 727-732, 695. <<

[196] D. Kahn, *Seizing the «Enigma»*, Londres, 1991, pp. 211-212. <<

[197] *Ibid*., cap. 16, *passim*. <<

[198] Hinsley y otros, ob. cit., vol. III, anexo 8. <<

[199] Kahn, ob. cit., cap. 20. <<

[200] Blair, ob. cit., vol. I, p. 424; vol. II, *The Hunted, 1942-1945*, p. 712. <<

[201] *Ibid*., vol. I, p. 421. <<

[202] *Ibid*., vol. II, pp. 743-744. <<

[203] *Ibid*., vol. I, p. 418. <<

[204] Terraine, ob. cit., p. 629. <<

[205] Blair, ob. cit., vol. I, pp. 741-745. <<

[206] *Ibid*., p. 247. <<

[207] *Ibid*., vol. II, pp. 791-792; J. Terraine, pp. 314-315. <<

[208] Blair, ob. cit., vol. II, pp. 519-520. <<

[209] Terraine, ob. cit., p. 619. <<

[210] Ministerio de Defensa, ob. cit., pp. 109-118; Blair, vol. II, anexo 2. <<

[211] Kahn, ob. cit., pp. 211-13. <<

[212] Hinsley y otros, ob. cit., vol. II, anexo 19. <<

[213] Blair, ob. cit., vol. II, anexo 18. <<

[214] *Ibid*., vol. II, pp. 710-711. <<

VIII. LA INTELIGENCIA HUMANA Y LAS ARMAS SECRETAS

[215] D. Irving, *The Mare’s Nest*, Londres, 1964, pp. 13-14. <<

[216] F. Hinsley y otros, *British Intelligence in the Second World War*, Londres, 1981; y después, vol. I, anexo 5. <<

[217] M. Smith, *Foley*, Londres, 1999. <<

[218] Irving, ob. cit., p. 34. <<

[219] P. Wegener, *The Peenemünde Wind Tunnels*, New Haven, 1996. <<

[220] *Ibid*., p. 27. <<

[221] Irving, ob. cit., p. 35. <<

[222] *Ibid*., p. 38. <<

[223] *Ibid*., p. 43. <<

[224] Wegener, ob. cit., p. 10. <<

[225] *Ibid*., pp. 34-40. <<

[226] B. Collier, *The Defence of the United Kingdom*, Londres, 1957, pp. 353-355. <<

[227] Irving, ob. cit., pp. 140-141. <<

[228] T. Wilson, *Churchill and the Prof*, Londres, 1988, pp. 2-4. <<

[229] Irving, ob. cit., página de créditos. <<

[230] *Ibid*., pp. 45-47, 53. <<

[231] Hinsley y otros, ob. cit., vol. III, parte I, p. 369. <<

[232] *Ibid*., p. 385. <<

[233] *Ibid*., p. 390. <<

[234] *Ibid*. <<

[235] *Ibid*. <<

[236] Hinsley y otros, ob. cit., vol. I, p. 57, n. 277. <<

[237] Hinsley y otros, ob. cit., vol. III, parte 1, p. 389. <<

[238] *Ibid*. p. 379. <<

[239] *Ibid*., pp. 391-392. <<

[240] *Ibid*., p. 402. <<

[241] *Ibid*., p. 412. <<

[242] *Ibid*., p. 428. <<

[243] B. Collier, *The Battle of the V-Weapons*, Londres, 1964, pp. 45-46. <<

[244] Collier, *Defence of the United Kingdom*, anexos XLV, L. <<

[245] Hinsley y otros, vol, III, parte I, p. 446. <<

[246] F. H. Gibbs-Smith, *The Aeroplane*, Londres, 1960, cap. 14. <<

[247] N. Longmate, *Hitler's Rockets*, Londres, 1985, p. 187. <<

[248] Hinsley y otros, vol. IV, p. 184. <<

[249] M. Howard, *British Intelligence in the Second World War*, vol. V, 1990, pp. 18-20, 231-241. Puede afirmarse que Garbo fue un antitotalitarista genuino y un ferviente probritánico. <<

[250] *Ibid*., vol. v, p. 12. <<

[251] *Ibid*., pp. 177-179. <<

[252] *Ibid*., p. 183. <<

[253] Hinsley y otros, vol. III, parte 1, p. 360. <<

[254] Información privada, profesor D. C. Watt. <<

[255] D. Irving, *The Virus House*, Londres, 1967, *passim*. <<

EPÍLOGO: LA INTELIGENCIA MILITAR DESDE 1945

[256] N. West, *The Secret War for the Falklands*, Londres, 1997, pp. 20, 37-38. <<

[257] A. Finlan, «British Special Forces and the Falklands Conflict» en *Defence and Security Analysis*, diciembre de 2002, pp. 319, 332. <<

[258] West, ob. cit., p. 144. <<

[259] *Ibid*., pp. 145-147. <<

[260] Finlan, ob. cit., p. 826. <<

[261] M. Hastings y S. Jenkins, *The Battle for the Falklands*, Londres, 1983, p. 316. <<

CONCLUSIÓN: EL VALOR DE LA INTELIGENCIA MILITAR

[262] El secreto de Ultra fue revelado por primera vez en un libro con el mismo título escrito en 1974 por F. W. Winterbotham, oficial regular de la fuerza aérea y jefe de la sección aérea del MI6 (Servicio Secreto de Inteligencia o SIS) trasladado a Bletchley en 1939. La razón por la que se le autorizó a publicar el libro (que contiene graves imprecisiones) fue que existían serios temores en Gran Bretaña de que la historia saliera a la luz pública de cualquier modo. Ya se publicaban artículos en Polonia, que había empezado a trabajar contra Enigma antes de 1939, relatando los éxitos polacos, por lo que se consideró que no tardarían en aparecer revelaciones sobre Bletchley. <<

[263] Reinhard Gehlen adquirió fama como jefe los Ejércitos Extranjeros del Este, sección 12 del Estado Mayor alemán, encargada de recopilar información sobre el Ejército Rojo, pero como a Hitler le desagradaban los datos inoportunos, y Gehlen no insistía en que los admitiera, no se le reconoce como un gran oficial de inteligencia pese a su reconocida eficacia. Después de 1945, los estadounidenses adoptaron la «organización Gehlen» como fuente de inteligencia durante la Guerra Fría. Más tarde, la propia organización se convirtió en el servicio de inteligencia de Alemania Occidental, el *Bundesnachrichtendienst*.

Bacler d'Albe adquirió fama como oficial de inteligencia de Napoleón, pero Bonaparte, al igual que Wellington, solía comportarse como su propio oficial de inteligencia. Viajaba con un archivo compacto de informaciones esenciales construido de manera que desplegaba un resumen del contenido en la puerta de cada compartimento. Para Gehlen, véase D. Kahn, *Hitler's Spies*, Nueva York, 1978. <<

[264] Véase A. Boyle, *The Climate of Treason, Five Who Spied for Russia*, Londres, 1979. Aunque no está actualizado, continúa siendo la mejor descripción sobre el comportamiento de los traidores de la universidad. <<

[265] Véase J. Lunt, *Imperial Sunset, Frontier Soldiering in the 20th Century*, Londres, 1981, sobre fuerzas tan exóticas como la leva iraquí, la legión beduina de Hadrami y los exploradores de Somalilandia. Abundan las historias sobre el ejército indio, pero un recuento moderno e interesante es el del general S. Menezes, *Fidelity and Honour*, Nueva Delhi, 1993. El general Menezes prestó servicios en el ejército de la India antes y después de la independencia. <<

[266] Véase A. Clayton, *France, Soldiers and Africa*, Londres, 1988. <<

[267] Véase M. Binney, *The Women Who Lived for Danger*, Londres, 2002. <<

[268] Véase J. Home y A. Kramer, *German Atrocities 1914*, New Haven y Londres, 2001, anexo 1. <<

[269] Véase R. Kipling, *The Complete Stalky & Co*, Londres, 1929 [ed. esp.: *Stalky & Cía*, Javier Ruiz Calderón, tr., Gaviota, Madrid, 2005]. «Las sorpresas comenzarán cuando haya una cantidad suficientemente grande […]. Tan solo imagínese a Stalky en el sur de Europa sin ataduras, con una buena cantidad de sijs y una posibilidad razonable de saqueo». Stalky fue creado por Kipling a partir de su compañero de estudios Dunsterville, quien como general de la Primera Guerra Mundial lideró una espectacular operación en el Cáucaso. Véase Home y Kramer, ob. cit., anexo 1. <<

[270] D. Kahn, *Seizing the Enigma*, Londres, 1991, p. 91. <<

[*] El ejército de Bonaparte atacó y ocupó Alejandría el 2 de julio, siguiendo después el curso del Nilo hacia El Cairo, donde el 21 de julio entró en combate contra sesenta mil mamelucos y sus seguidores en la batalla de las Pirámides, en los alrededores de la ciudad. Fue una victoria aplastante. Bonaparte tomó El Cairo, y después retornó hacia el norte para ocupar Siria, ya que la destrucción de su flota por Nelson había truncado sus planes de invasión de la India. Una expedición turca, apoyada por los británicos, defendió la costa siria y sus puertos. En Acre la defensa estuvo a cargo del capitán sir Sidney Smith, de la Marina Real. Un brote de peste bubónica hizo que Bonaparte retirara sus fuerzas hasta El Cairo, pero regresó a la costa cuando otra fuerza expedicionaria turca, escoltada por naves británicas, llegó a Abukir. Bonaparte la derrotó el 25 de julio pero, seguro del control francés sobre Egipto y preocupado por su posición personal en su patria, partió el 23 de agosto rumbo a Francia, donde tomó el poder. El ejército francés en Egipto fue derrotado posteriormente por las fuerzas combinadas de Gran Bretaña y Turquía, y repatriado, tras un tratado con Francia, en 1801. <<